

V. 新幹線とまちづくり

1. 先行新幹線駅地域の特徴と対応

新幹線が既に開通している北陸新幹線の駅地域を概観し、現状と対応の状況をまとめる。

(1) 北陸新幹線各駅の現状

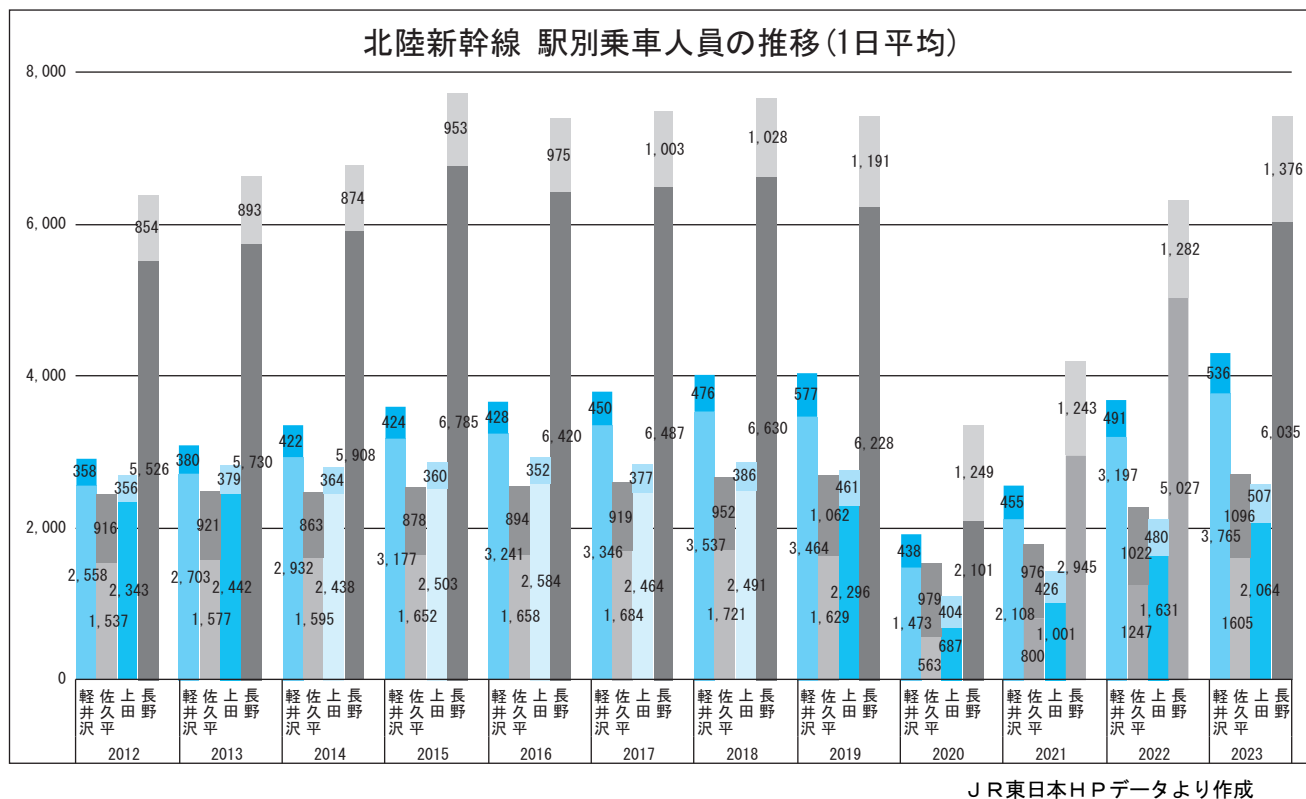
(2) 以降で佐久市、上田市について述べるため、北陸新幹線県内各駅の現状について概述する。

下欄に年度別・駅別の乗車人数を示す。データはＪＲ東日本がＨＰ上で発表する平成24年分以降となる。

コロナ禍前の2019(令和元)年度まで各駅概ね微増若しくは増加を辿っている。軽井沢駅は連続で対前年比増を示した。長野駅は2015(平成27)年度に北陸新幹線の金沢駅延伸と善光寺御開帳開催が重なり、大きな伸びが見られた。上田駅、佐久平駅はほぼ横ばいの推移となった。

2020(令和2)年度は新型コロナの蔓延に伴い、各駅とも壊滅的な乗車人数減少を来した。その中で、佐久平駅は予てから比率が高かった定期乗車が下支えとなり、乗車人数総数が上田駅を上回る結果となった、この時点で定期乗車比率は63.5%にまで達している。2021(令和3)年以降、ウィズコロナ下で各駅は回復基調を示したが、20年度に逆転した佐久平駅と上田駅の乗車人数総計は、以降も佐久平駅が上田駅を上回って推移している。

図表V-1-(1)-1



(7) アフターコロナと各駅の状況

前項の新幹線県内各駅の状況をコロナ禍前 2019(令和元)年度と直近 2023(令和5)年度との比較で見る(右表)。

定期外・定期合計では佐久平駅及び長野駅がほぼコロナ前に回復した。軽井沢駅はコロナ前から6.4%増となった。上田駅は△6.7%に止まっている。

定期乗車では、軽井沢駅が△7.1%の他は増加を示す。特に長野駅、上田駅は2桁の増となった。

定期外乗車で、軽井沢駅は唯一コロナ前を上回っている。定期・定期外の合計では、軽井沢駅が6.4%の増となっている。

これらは、コロナ禍で進んだ首都圏・関東圏からの移住・避難行動との、またリモートワークや新幹線通勤の普及・実施状況との関連が窺われる。

(イ) 県内新幹線駅・駅地域の特性

下表に県内新幹線駅(軽井沢～長野)の乗車人数と各駅勢圏のコロナ禍前の令和元年の統計項目を一覧にする(各項目に佐久平駅を1とした各駅の指数を併せて示す)。

定期外乗車については、出張などビジネス、観光、その他(受験や進学・帰省、冠婚葬祭)などがあると考えられるが、乗車人数(総数)の指数でみる佐久平駅に対する上田・長野駅の状況は、駅勢圏人口、事業所数の規模比をある程度反映していると思われる。

軽井沢駅の定期外乗車人数は他の駅地域の諸数値を考慮すると観光地利用者数にある程度反映しているが突出した状態であることが判る。

佐久平駅の定期乗車人数も他駅地域の諸数値を考慮すると、これもかなり高い水準ということが出来る。

図表V-1-(1)-2

定期外・定期別乗車人数回復の状況

駅名	2019年度			2023年度					
	定期外	定期	合計	定期外		定期		合計	
	乗車人数(人)			乗車人数(人)	増減率(%)	乗車人数(人)	増減率(%)	乗車人数(人)	増減率(%)
軽井沢	3,464	577	4,041	3,765	8.7	536	△7.1	4,301	6.4
佐久平	1,629	1,062	2,691	1,605	△1.5	1,096	3.2	2,701	0.4
上田	2,296	461	2,757	2,064	△10.1	507	10.0	2,571	△6.7
長野	6,228	1,191	7,419	6,035	△3.1	1,376	15.5	7,411	△0.1

JR東日本HPデータより作成

図表V-1-(1)-3 北陸(長野)新幹線県内駅・駅勢圏一覧表

駅名	軽井沢	佐久平	上田	長野	備考
乗車人数	4,042	2,691	2,758	7,420	R元年
	1.50	1.00	1.02	2.76	
うち定期外乗車	3,464	1,629	2,296	6,228	R元年
	2.13	1.00	1.41	3.82	
うち定期乗車	577	1,062	461	1,191	R元年
	0.54	1.00	0.43	1.12	
駅勢圏人口	19,234	186,851	193,457	530,928	R元年
	0.10	1.00	1.04	2.84	
事業所数(民営)	1,721	9,000	9,488	27,249	H28年
	0.19	1.00	1.05	3.03	
観光地利用者数	84,232	68,885	72,544	146,856	R元年
	1.22	1.00	1.05	2.13	

ながの県勢要覧各年版

(2) 佐久市・佐久平駅

(7) 佐久市の歴史と現況

佐久市の市政施行は平成 17 年。
(旧)佐久市と北佐久郡望月町・浅科村及び南佐久郡臼田町の新設合併により発足したもので、(旧)佐久市は昭和 36 年北佐久郡浅間町・東村及び南佐久郡野沢町・中込町が合併し誕生している。当飯田市の市制施行は昭和 12 年であり、これを踏まえると佐久市は歴史の新しい市となる。

佐久市の歴史を辿ると、近年の中で特筆すべきは、高速交通網の整備による同市の著しい変貌であるといえる。

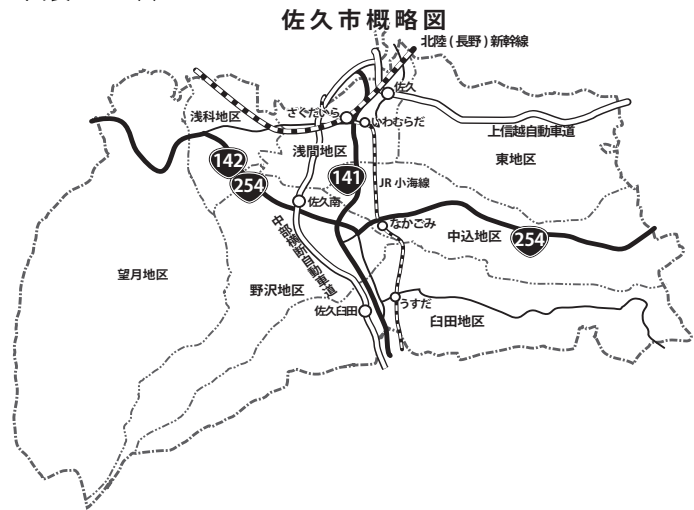
長野(北陸)新幹線が平成 9 年に高崎～長野間開業。平成 27 年には長野～金沢間が開業した。

高速道路網は、上信越自動車道が平成 5 年に藤岡 JCT～佐久 IC 間が開通。平成 8 年には更埴 JCT まで延伸した。いずれも平成 10 年の長野オリンピック開催に向けての整備であった。また、中部横断道は、平成 23 年佐久小諸 JCT～佐久南 IC 間が、平成 30 年に佐久南 IC～八千穂高原 IC 間が開通している。

以上により、小諸市内を通る信越本線から支線(小海線)で連絡していて首都圏へ 3 時間半以上かかる「陸の孤島」(佐久市)であったが、佐久市内に新幹線駅が設置されて同 70 分程度と大幅な短縮が実現した。

高速道のインターチェンジは上信越道佐久 IC、中部横断自動車道で 3 つの IC と計 4 IC (飯田市が 6 つの IC (SIC を含む)) となった。同地域においては中部横断道の早期延伸・中央自動車道との結節が望まれている。

図表 V-1-(2)-1



(4) 佐久市の人口変化の特徴

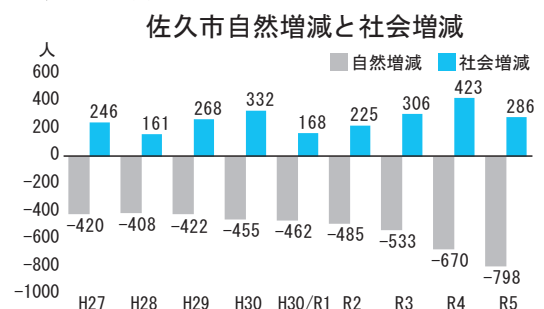
(a) 佐久市の社会増

平成 27 年からの佐久市人口の自然増減と社会増減の推移は図表 V-1-(2)-2 の通り。近年は、社会増を上回る自然減が続き、人口は減少傾向にあるが、社会増は平成 23 年から 11 年連続となっており、同市の大きな特徴といえる。

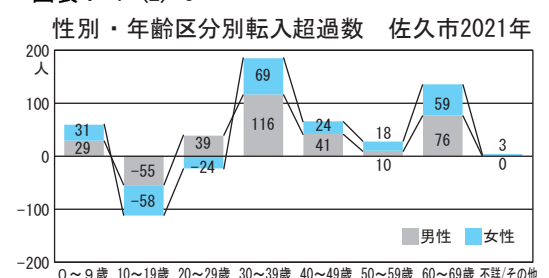
同市の社会増減を性別・年齢区分別(図表 V-1-(2)-3、令和 3 年)で見ると、10 代は社会減となっているが、他の年齢区分においては社会増となっており、特に 30 代では 200 人近い社会増が生じている。次いで 60 代以上の社会増が多い。

移動前の住所地を見てみると、30 代男性の約 5 割、30 代女性の約 7 割を東京圏(1 都 3 県)が占めている(次頁図表 V-1-(2)-4、V-1-(2)-5)。

図表 V-1-(2)-2



図表 V-1-(2)-3



この点について同市移住交流推進課は、近年佐久地域に教育方針に特徴のある私立の学校が開校され、自然環境の豊かな場所で子育てをしたいという「教育移住」が目立っており、その多くの家庭がリモートワークで仕事をしていると見ている。

佐久地域では、県外からの移住者が7割以上という大日向小学校（佐久穂町）が注目されており、今後も同市内で私立の小学校の開校が予定されている。

また、同市は以前に新幹線通勤を中心とした移住促進策を取り組んだが（IV章3(4)）、移住者へのアンケートでは「佐久市を選んだ理由として、多くの方が東京圏へのアクセスの良さを挙げており、新幹線の駅が市内にあることの影響は大きいと考えている。特にリモートワーカーのように月に数回程度出勤し、それ以外は自宅でリモートワークする方のようなライフスタイルには佐久市は都合が良いと聞いている」（移住交流推進課）。

以上のことから、同市では新幹線によるアクセスの良さに加え、教育環境の充実が進んだことで子育て世代の移住が増え、それが社会増に大きく寄与していることが窺える。コロナ禍によってリモートワークが浸透したこともプラスに働いたものと思われる。

当地域においても、リニア新幹線が開通することは東京圏へのアクセスの良さをもたすが、社会増を実現していくためには、それに加えて地域としての特徴が求められる。

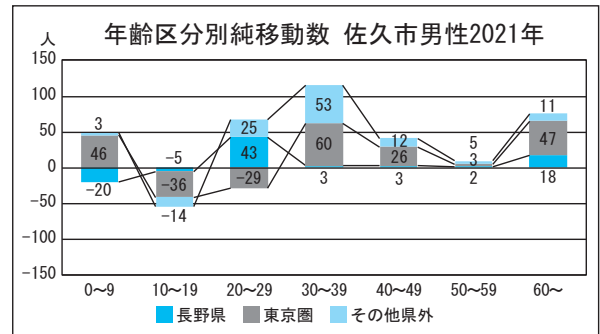
(b) 地区別の人口増減

図表V-1-(2)-6に佐久市の地区別人口推移を平成12年を100として表す。（地区名は前頁佐久市概略図参照）。

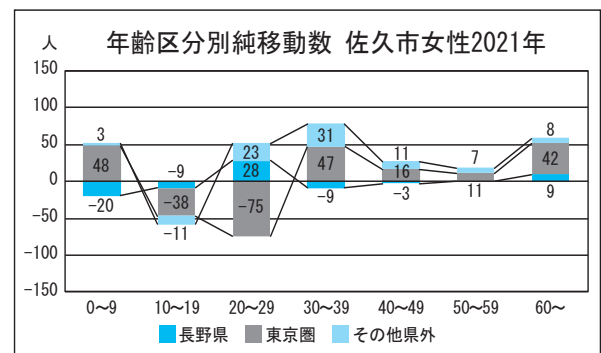
佐久平駅が位置する浅間地区が2割以上人口を増やしているのに対し、他の6地区は人口を減らしている。どの地区に移住者が多く暮らしているかどうかについてのデータはないものの、移住交流推進課では浅間地区が最も多いとみており、新幹線駅周辺に住宅の需要が生まれている。

当地域に置き換えてみると、リニア長野県駅のできる上郷地区や近隣の座光寺地区では移住のニーズが高まることが予想され、これらの対策について検討が必要と結論付けられる。

図表V-1-(2)-4

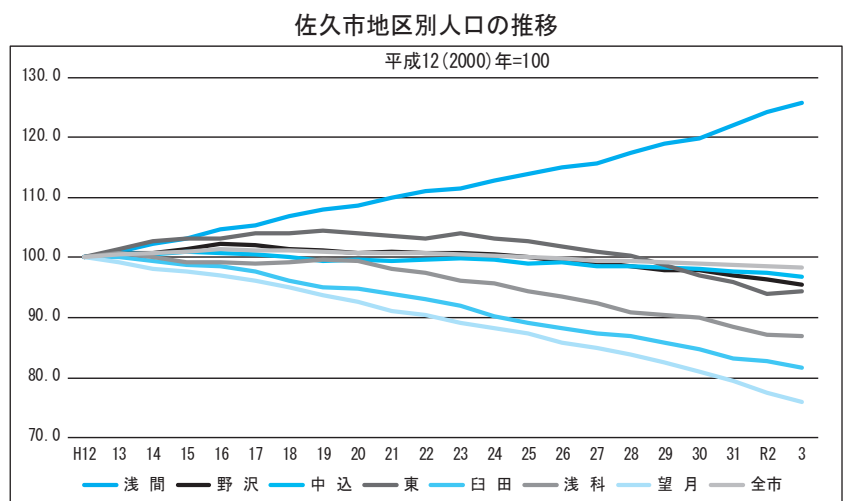


図表V-1-(2)-5



総務省「住民基本台帳人口移動報告」から作成

図表V-1-(2)-6



長野県企画振興部プレスリリース各年版から作成

(c) 移住・定住の現状

住宅取得は、戸建ては需要に対して宅地分譲が追い付かない状況、佐久平駅周辺のマンションは建設中から完売状態があるとのことであり、佐久市を選んだ理由が「東京圏へのアクセスの良さ」を挙げているという。

また、東信地域内での住居の移動については、「あこがれて軽井沢町に移り住んだものの、気候が冷涼過ぎて佐久市方面へ移ってくる例は多々みられる」という現象があり、東信地域全体として、「首都圏からの吸引」→「地域内拡散」が進んでいるとみられる。

佐久平駅地域が「陸の孤島」から移住定住のモデルケースに変貌した状況について、要因として「東京圏とのアクセスの良さ」が挙げられていることには着目すべきと考えられる。

「東京から45分」となる当地域において、悲観論を先行させることなく、大きな変化が起こり得ることとして、地域内の受け入れ態勢、言い換えれば事前の周到な準備による「混乱の回避」に取り組む必要があると考える。

(ウ) 新幹線と産業構造

佐久市の産業別就業人口の推移を飯田市との比較でみると、北陸(長野)新幹線開通(平成9年)以降、第3次産業の就業人口は飯田市のペースを上回って増加している。

同市都市計画マスタープラン(平成30年)によると、第1次産業から第3次産業へと比重が移り、第3次産業の中でも卸・小売業、金融・保険業から不動産業、運輸・通信業、サービス業へとウェイトが移っていることが示されている。

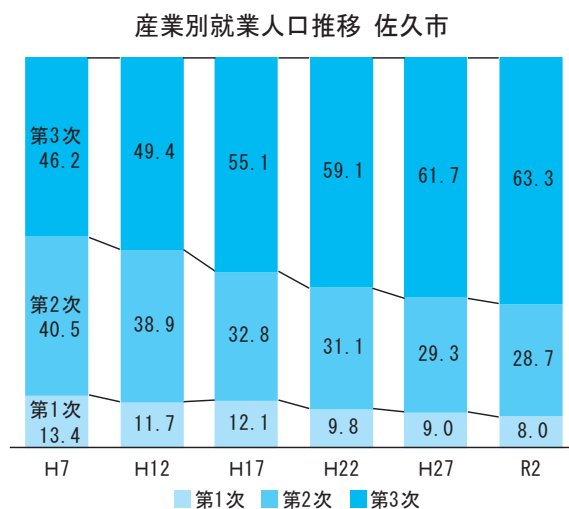
これについて同市商工振興課では、高速交通網(新幹線、高速道路)の効果以外に、社会構造全体の変遷等が要因の一つと想定しており、「首都圏との往來のしやすさにより佐久市の優位性が高まるとともに、地域完結型医療体制や新しい保険体制の構築、商業集積地の構築等により第3次産業が発展し、就業者の増加に寄与したのではないかとみている。

また、第2次産業(主に製造業)については、大規模企業の生産の集約化により、協力工場を中心に事業所が市外に移転ためと見ている。移転した工場跡地を活用して医療施設を新設した事例もあり、第3次産業の比重が高まる結果となった。

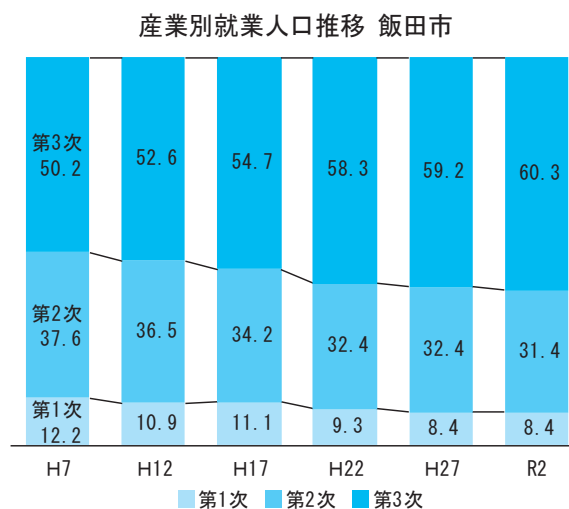
これに関連し、新幹線駅開業に合わせて研究開発拠点に絞った企業誘致に取り組んだが、結果は芳しくない。

以上を総括すると、新幹線駅開業による産業構造への影響は、商業集積地(佐久平駅周辺)の発展による第3次産業の事業所・従業

図表V-1-(2)-7



図表V-1-(2)-8



佐久市都市計画マスタープラン、総務省「国勢調査」から作成

者増は認められるものの、第2次産業の減退には他の要因が大きく、新幹線駅開業による直接の第2次産業の就業人口減少は認められない、と結論付けられる。

医療・福祉体制の充実が佐久市の特徴の一つであり、後段で詳述するが、新幹線駅開業により地域の知名度が高まる中で地域の特徴に磨きをかけてきた同市の取組は、当地域にとっても参考になる。

(I) 佐久市のまちづくり ―医療・健康の観点から―

(a) 佐久市の将来都市像

佐久市は中山道、佐久甲州街道の街道筋を中心に発展を遂げ、合併前の旧市町村の中心的な市街地を核として街並みが広がり、古くから地域の暮らしを支えてきた地域の拠点が点在している。一方、佐久平駅周辺地区は、北陸新幹線佐久平駅の開業を契機として行われた「佐久平駅周辺区画整理事業」に続き、隣接する南側区域約21.4haを「佐久平駅南土地区画整理事業」として、平成30年1月に都市計画決定が告示、令和2年1月には仮換地指定がなされ、令和4年の公共施設工事・造成工事完了を目途に進められている模様で、大規模商業を中心とした広域的な都市機能の集積がさらに進行すると考えられる。

このように、佐久平駅周辺の土地開発と並び、「合併前の旧市町村の中心的な市街地を地域の核として街並みが広がる多核型の都市構造が形成されているため、地域の拠点性を高めるとともに、特徴ある発展を支える都市基盤整備を推進する必要」がある他、「拠点と集落などを効果的につなぐため、公共交通などによる地域間ネットワークの構築に取り組む必要」があるとされている（佐久市都市計画マスタープラン。以下「プラン」という）。

プランは、佐久平駅周辺地区を「広域交流拠点」、用途地域内の岩村田、中込中央、中込・野沢、臼田の各地区を「中心拠点」、用途地域外の各支所の周辺地区を「地域拠点」、小学校の通学区など複数の集落が集まる地域の主要集落周辺を「コミュニティ拠点」と位置付け、既存の工業団地、産業団地及び産業系の土地利用を促進すべきインターチェンジ周辺については、「産業拠点」として位置付けて、各拠点の性格や役割に応じた土地利用計画を推進している。

この中で、広域交流拠点である佐久平駅周辺で急激な人口増が続く一方、他地域で高齢化が進み、既存商店街に疲弊がみられることなどから、中心拠点には、持続的な街づくりのために、緩やかな人口集約と一定程度の人口密度を維持することが期待されている。

(b) 医療・健康と、土地利用・交通・まちおこし

佐久市は第2次総合計画で将来都市像を「快適健康都市 佐久」と定め、「希望をかなえ 選ばれるまちを目指して」を副題としている。

佐久市によれば、今でこそ健康寿命、平均寿命とも長野県、全国を上回っているが、田中（2004）によれば、昭和36年の市発足当時、脳卒中の発生率が全国的にも非常に高い地域であった。塩分の過摂取、冬季の室内気温の低さが大きな原因と考えられたため、昭和34年に佐久市の国保浅間総合病院院長として赴任した吉澤国雄氏を中心とする医師や保健師が、住民と協力しながら減塩運動や一部屋は暖房をいれる一部屋温室運動等の活動を実践し、また、佐久総合病院に昭和20年外科医長として赴任した若月俊一氏を中心に、「農民とともに」という理念のもと、出張診療・健診等の積極的な「農村医療」を実践した。こうした医師、保健師等の努力に加え、住民もこれらの取り組みに保健補導員や食生活改善推進員として参加してきた歴史があり、住民の間に保健意識が根付いていることが現在の健康長寿が実現された背景にあるとされる。

現在では、佐久医療センターを頂点とし、他の病院やクリニックとの連携で必要な時に必要な医療を届ける「地域完結型医療体制」が構築されたほか、医療・介護・福祉分野の人材を養成する佐久大学、佐久総合病院看護専門学校などの機関があり、佐久市は、こうした機関と連携しながら、医療、介護も一つの軸にして様々なまちづくりを展開している。

(c) 医療・健康と産業施策

佐久市の事業所数構成比を産業別でみると「卸売業、小売業」が最も高く、次いで、「宿泊業、飲食サービス業」、「建設業」、「製造業」となっている。一方、従業者数構成比では、「製造業」が最も高く、次いで、「卸売業、小売業」、「医療、福祉」となっており、卸小売業と並び、製造業、医療福祉も佐久市の産業の柱となっている。

こうした背景を持つ佐久市では、「佐久市健康長寿産業振興ビジョン」（以下「ビジョン」という）を平成 29 年に策定し、その後のコロナ禍の影響、情報通信技術の進展、環境への関心の高まりなどを加味して令和 4 年に改訂している。

ビジョン冒頭、「本市の健康長寿という特徴を生かしたものづくりの産業振興策やヘルスケア関連産業の海外展開、産業振興を担う支援機関の設置やその役割と機能等について、中、長期的な視点から目指すべき姿やその実現に向けた方向性、具体的な行動等を明確にし、地域が持続的な発展を遂げることを目的として、ビジョンを策定しました」とある通り、健康長寿を佐久市の強みと捉えた上で、佐久市の産業を医療・健康と結び付けて発展させていくことを一つの方向性として打ち出したのが、このビジョンである。具体的施策は以下の通り。

(i) 医療・健康分野との連携を活かした製造業の活性化

既存製造業の「下請け体質の脱却、利益率の高い事業構造の構築」を目的とした、医療・健康との連携強化、具体的には、

- ①ヘルスケア関連分野における新製品・新技術の開発を推進するための医療、介護現場のニーズ収集
- ②既存企業の技術と医療、介護現場における「困りごと」のマッチングによる新製品等の開発促進
- ③福祉機器開発の情報を収集するため、医療機器業界の関係機関及び団体とのネットワークの構築
- ④医療機器分野における事業動向等の情報収集、発信を目的としてヘルスケア事業を推進する公益財団法人長野県産業振興機構（NICE）や長野県次世代ヘルスケア産業協議会などとの連携促進の施策

が挙げられる。

施策の中心となるのが（一社）佐久産業支援センター（S0IC）で、佐久市では従来から「佐久ものづくり研究会」で製造業と医療・介護事業者、その他関係機関による業種を超えた連携が進められてきたが、S0ICはこの研究会の機能を発展的に取り入れ、産・学・医・民・官のオープンイノベーションにより、佐久発の健康長寿と産業活性化を支援する産業支援態勢とした。

令和 3 年には会員数が 100 を超えるとともに、様々な専門分野に深い知見を有するコーディネーター、アドバイザーが多数在籍し、会員企業は自社の課題に応じて様々な支援を受けることができる。会員企業は自社のニーズに適合するワーキンググループに加入し、コーディネーターのもと幅広い活動を展開することも可能となっている他、SAKU の健康ブランディングを目指す展示、マッチングの場として「SAKU メッセ」を開催するなどしている。

こうした施策の延長線上には、北陸新幹線、関越自動車道、上信越自動車道、中部横断自動車道等の高速交通網整備に伴う首都圏や北陸方面との良好なアクセス環境や充実した医療環境といった立地条件を幅広く発信するなどの方法で、「健康長寿のまち」としての強みを生かし、ヘルスケア関連分野など成長分野に関連する企業の誘致を図ることも意図されている。

(ii) 地域包括ケアシステムと、グローバル化の進展による新たな市場の開拓

佐久市の「地域包括ケアシステム」は、「高齢者が住み慣れた地域で安心・安全に暮らし続けることができるよう、地域の自主性に基づき、『住まい』『医療』『介護』『生活支援・介護予防』に係るサービスを包括的に確保することを目的に構築される支え合いの仕組み」で、主任ケアマネージャー、保健師、生活支援コーディネーター、社会福祉士といった専門職員が連携共同しながら、総合相談、介護予防ケア、高齢者の財産管理などの権利擁護、ケアマネジメント、認知症カフェ等の地域の支え合いの場づくりなど様々な活動を行っている。

取り組みの中には、医療、介護関係者等で構成される医療介護連携推進協議会を設置し、医療、介護の連携上の課題を抽出し、解決策を検討する取り組みなどもあり、近時は在宅、施設による残薬問題を課題として抽出し、佐久薬剤師会が市役所内に「地域薬剤師」を配置、前述の専門職員や地域住民からの様々な相談への対応、服薬指導、必要に応じた訪問などを行っている。

こうした取り組みには、国内のみならず海外からも関心が寄せられ、平成11～27年の間に海外75ヶ国から、看護師やヘルスケアボランティアを中心に延べ1,025人の視察を受け入れて研修を実施したほか、令和2～5年、JICA草の根事業として、介護福祉士や介護保険制度が未整備なタイの東部チョンブリ県サンスク町で進められた、自治体、大学、病院一体で在宅高齢者を見守ろうという「町ぐるみ高齢者ケア・包括プロジェクト」に、佐久市、佐久大学、浅間総合病院、佐久総合病院、SOIC等が提携してノウハウを提供した。

これと並んで「福祉・介護のつばさ事業」では、東南アジア諸国で介護サービス提供を支える人材を佐久地域で育成するとともに、民間事業者の海外展開により帰国後の職場を創出する循環型の仕組みと体制を整備し、佐久地域に不足する福祉・介護産業の担い手の創出をも図ることを目的としたもので、現在は市内の介護事業所で雇用されている外国人介護人材の相談業務などを行っている。

ビジョンに「福祉・介護のつばさ事業と連携して、海外からの視察・研修受入プログラムにヘルスケア関連製品・サービス等のPRや体験等を組み込むことで海外市場への商機の創出を支援し、また視察・研修受入プログラム終了後のフォローを通じて、視察元のヘルスケア関連製品・技術ニーズの情報収集を図り、人的交流及び保健医療の仕組みづくりとともに、製品・サービスの海外展開を促進する」とあるように、福祉、医療、介護を通して培った海外とのつながりを製造業の発展に生かそうとしている。またビジョンには、高速交通網を活かした海外からのヘルスツーリズムへの言及も見られる。

医療健康を佐久市の強みとして展開されている施策は上記だけではないが、地域の強みを発見し、施策としても磨き上げる佐久市の手法は、当地域でも参考になると思われる。

参考文献 本文中のもの他、

田中敏 2004 「長野県における医療・保健活動」 レファレンス 2004-02 111～116

(3) 上田市・上田駅

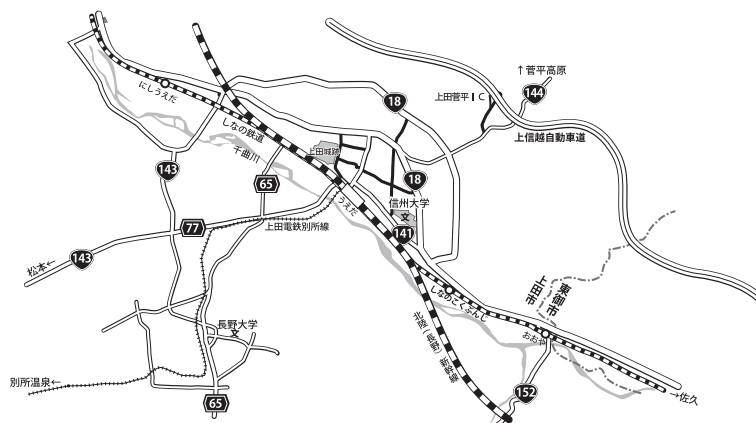
(7) 上田市の発展と交通インフラ

上田市は、東信地域の主要都市で人口 152 千人(令和 5 年 10 月 1 日)の県内第 3 位の規模となる。上田市はまた、市制施行(大正 8 年 5 月)が県内 3 番目(長野市 明治 30 年 4 月、松本市 明治 40 年 5 月、岡谷市 昭和 11 年 4 月、飯田市 昭和 12 年 4 月、諏訪市 昭和 16 年 8 月)の歴史ある市でもある。

経済活動面では、市町村別の事業所数・従業者数で上田市は長野市、松本市、上田市、飯田市の順で第 3 位。製造品出荷額は、他を大きく引き離して塩尻市がトップの他は、長野市、松本市、上田市、飯田市の順となっている(令和元年)。年間商品販売額(卸・小売業)でも上田市は長野市、松本市、上田市、飯田市の順で県下第 3 位の位置を占める(平成 28 年)。

上田市は城下町として早くから開け、近代になって国鉄(JR)信越本線、国道 18 号線、そして近年では北陸(長野)新幹線、上信越自動車道という交通インフラに恵まれており、これらがこれまでの上田市発展の重要な基盤となってきたことは否定できないであろう。

図表 V-1-(3)-1 上田市の交通体系



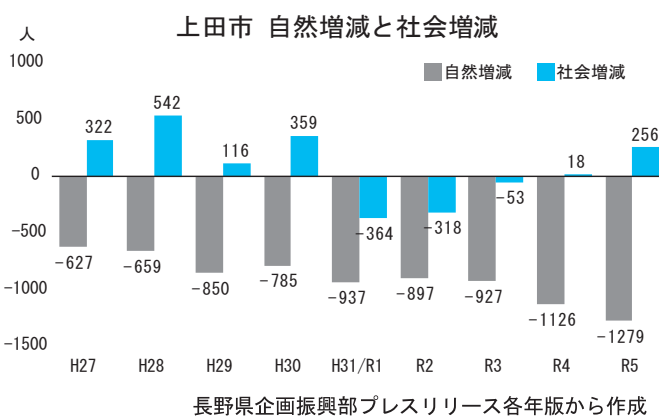
(4) 上田市の人口変化の特徴

(a) 上田市の社会増減の変化

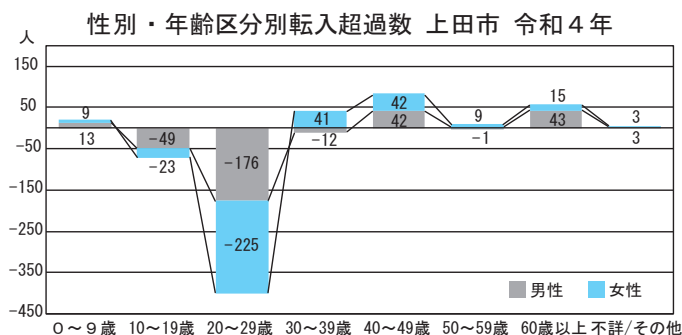
平成 27 年からの上田市人口の自然増減と社会増減の推移は図表 V-1-(3)-2 の通り。同市においても、近年は自然減が社会増を上回る状況が続き、人口は減少傾向にある。社会増減については、平成 30 年までは社会増となっているが、令和元年～3 年は社会減に転じている。

同市における平成 30 年と令和 4 年の社会増減を性別・年齢区分別(図表 V-1-(3)-3、V-1-(3)-4)で比較してみると、平成 30 年では 30 代と 10 歳未満の社会増が目立っているが、令和 4 年ではその幅が縮小していることが分かる。特に 30 代の男性は令和 4 年には社会減へ転じている。また、令和 4 年では 20 代の社会減が増加しており、こ

図表 V-1-(3)-2



図表 V-1-(3)-3

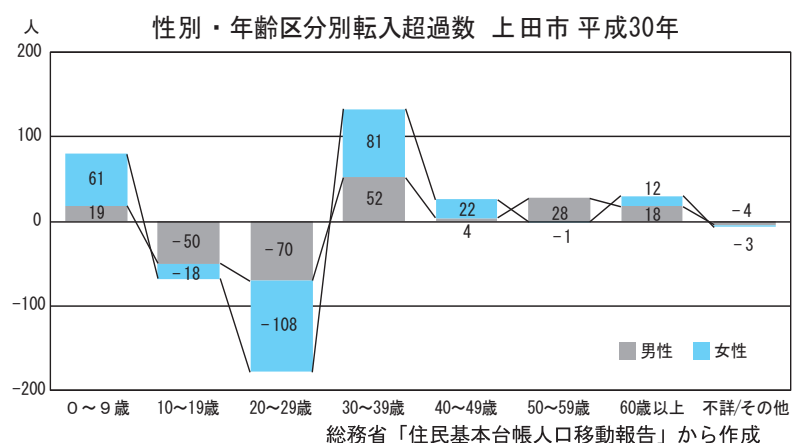


れらが平成30年頃までの社会増が続いていた状況を変化させた可能性が考えられる。

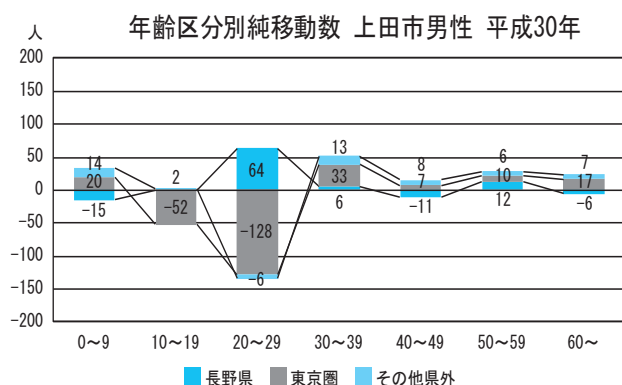
また、移動前の住所地を見て平成30年と令和4年を比較してみると、男性では「20代の長野県内からの社会増が縮小」「30代のその他県外（東京圏（1都3県）以外）の社会増が社会減へと転じた」ことが分かる（図表V-1-(3)-5、V-1-(3)-6）。女性では、「20代のその他県外の社会減が拡大」「30代のその他県外の社会増が社会減へと転じた」ことが読み取れる（図表V-1-(3)-7、V-1-(3)-8）。男女に共通するのは、その他県外の社会減が拡大していることである。

この社会増減の推移について、同市都市計画課は「社会増については、各種の移住政策に加え、上田駅西側のJ T工場（平成17年に閉鎖）跡地の住宅団地の整備などを進めた結果と推察しているが、令和以降の社会減については不明」としている。

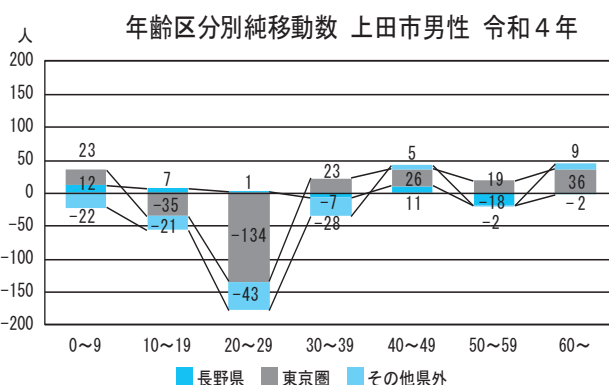
図表V-1-(3)-4



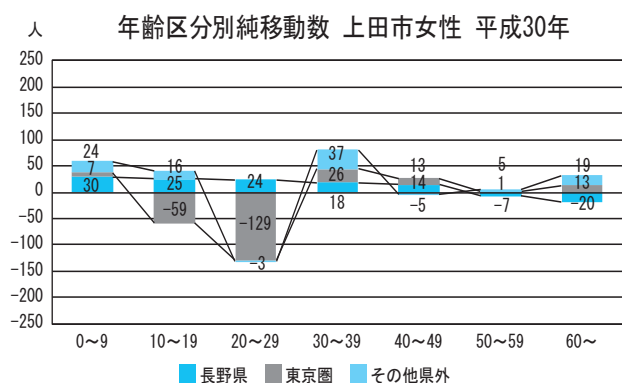
図表V-1-(3)-5



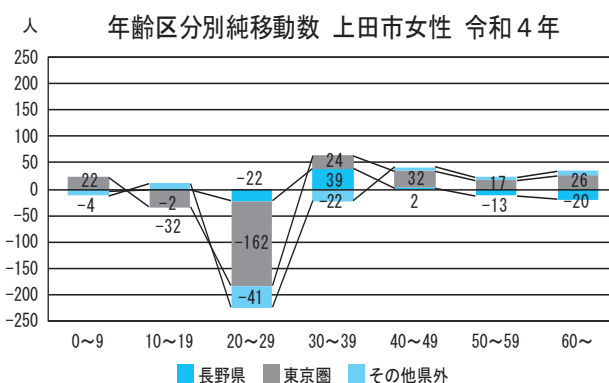
図表V-1-(3)-6



図表V-1-(3)-7



図表V-1-(3)-8



総務省「住民基本台帳人口移動報告」から作成

北陸新幹線延伸(平成 27 年)により、「以前は 4 時間かかっていた金沢まで 1 時間半で行けるようになったことで、北陸方面への進学なども選択肢に入ってきている」(都市計画課)との話もあり、新幹線駅があることによる人の流動性の高さが影響している可能性も考えられるが、新幹線延伸と、社会増から社会減へ転じた時期は一致しないため、明確な原因とはいえないと考える。

(b) 上田市から県外および県内他市への社会増減の特徴

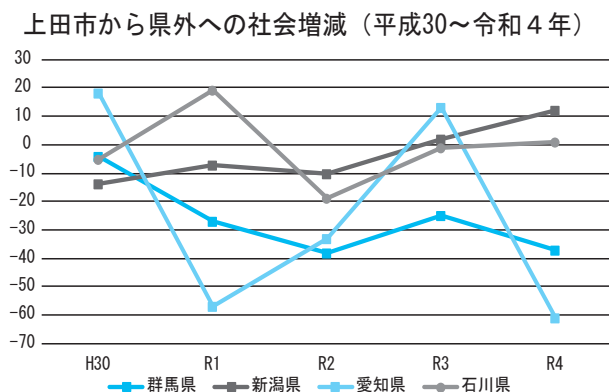
上田市の社会増減がどの地域との間に発生しているかをデータが確認できる平成 30 年から令和 4 年まで図表 V-1-(3)-9、図表 V-1-(3)-10 に示す。

上田市は、その他県外の社会減が拡大していると先述したが、令和 4 年では愛知県への流出(61 人)が多くなっている。また、群馬県へはこの 5 年間とも流出となっており、年間平均で 26.2 人が流出している。新幹線延伸の影響が考えられる石川県は、明確な傾向は見られなかった。

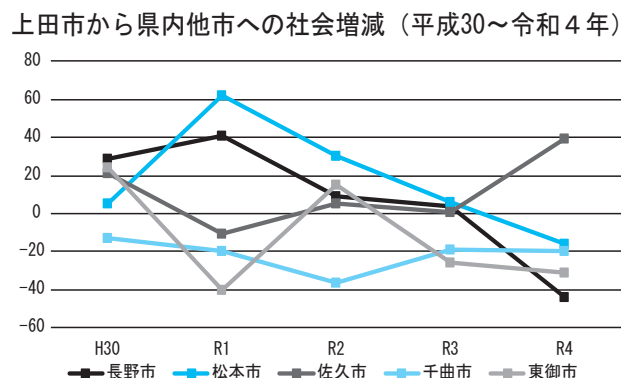
県内他市との社会増減は、令和 4 年は長野市への流出が多く(44 人)、佐久市からは流入していた(39 人)。隣接している千曲市へは 5 年間流出が続いており、年間平均で 21.6 人が流出している。

佐久市が、教育環境の充実を図ることで子育て世代の社会増を実現していることは前項で述べたが、少なくとも上田市から佐久市への人口移動が起こっているとは言えない結果となっている。

図表 V-1-(3)-9



図表 V-1-(3)-10



以上、上田市の社会増減について確認したが、令和以降の社会減について明確な原因は見つけられない。ただ、東京一極集中が続き、人口が減少する現代においては、前項の佐久市のように社会増が続く地域の方が稀であるといえる。

リニア中央新幹線長野県駅がつくられる当地域においても、継続的な社会増が起こる地域を目指すのであれば、佐久市のような特徴ある取組を実施していく必要がある、ということであろう。

(ウ) 新幹線と産業構造

上田市の産業構造について上田市の産業別就業人口の推移を飯田市と比較して、図表V-1-(3)-11、図表V-1-(3)-12に示す。

北陸（長野）新幹線開通（平成9年）を含む平成7年から令和2年の25年間の推移を見ると、上田市は、

- ・第1次産業 7.6% → 4.6% (△3.0ポイント)
- ・第2次産業 40.1% → 33.4% (△6.7ポイント)
- ・第3次産業 52.4% → 62.1% (+9.7ポイント)

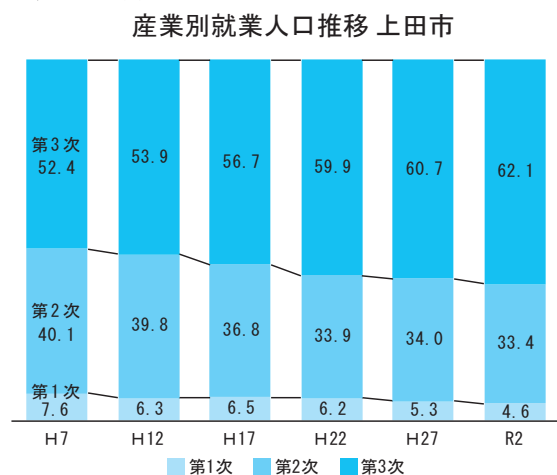
であるのに対し、飯田市は、

- ・第1次産業 12.2% → 8.4% (△3.8ポイント)
- ・第2次産業 37.6% → 31.4% (△6.2ポイント)
- ・第3次産業 50.2% → 60.3% (+10.1ポイント)

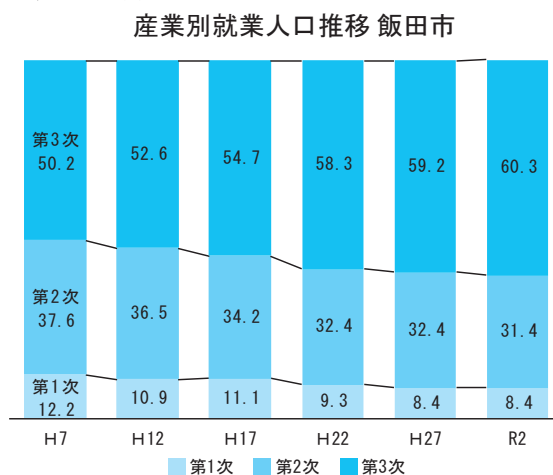
となっている。

新幹線開通を機に佐久平駅周辺の大規模開発を行った佐久市では、第3次産業へのシフトがより特徴的に見られた（平成7年46.2%→令和2年63.3%）が、上田市については飯田市と概ね似通った推移を見せていることが分かる。このことから、新幹線が開通するだけで産業構造が大きく変化することはなく、それに付随した開発などによる影響の方が大きいと考えられる。

図表V-1-(3)-11



図表V-1-(3)-12



総務省「国勢調査」から作成

上田市では、工業出荷額は平成8年（6,900億円）にピークを迎えた後は減少傾向で、令和元年では5,177億円にとどまる。JT 上田工場の閉鎖（平成17年）はあったが、その他の大規模な工場の移転はなく、リーマンショックの影響が尾を引いたと捉えている。新幹線開通による効果は、工業出荷額の数値には見られない。「新幹線が通るから街が賑やかになる、という認識は誤り。企業誘致を含めて、いかにまちづくりを進めるかが重要」（以上、都市計画課）、「新幹線開通によって人の流動化は加速する。人手不足をどう解消するかは大きな課題」（商工課）、「新幹線開通により、ビジネス客の出張による宿泊の需要は確実に減少した」（観光シティプロモーション課）との見解を得ている。

(エ) 上田市の特徴ある政策 ～上田市スマートシティ化推進計画～

(a) 上田市スマートシティ化推進計画

令和3年に発足した岸田内閣が始動した「デジタル田園都市国家構想」や、同年の長野県「長野県DX戦略」の策定など、行政が主体となってICT（情報通信技術）やAI（人工知能）などの先端技術を活用する、デジタルトランスフォーメーション（行政DX）の取組が進んでいる。

上田市では、令和3年度から5年間の「第二次上田市総合計画計画 後期まちづくり計画」で「最先端技術活用プロジェクト」を重点プロジェクトの一つとして位置付け「上田市スマートシティ（※）化推進計画」においてこれを具現化した。

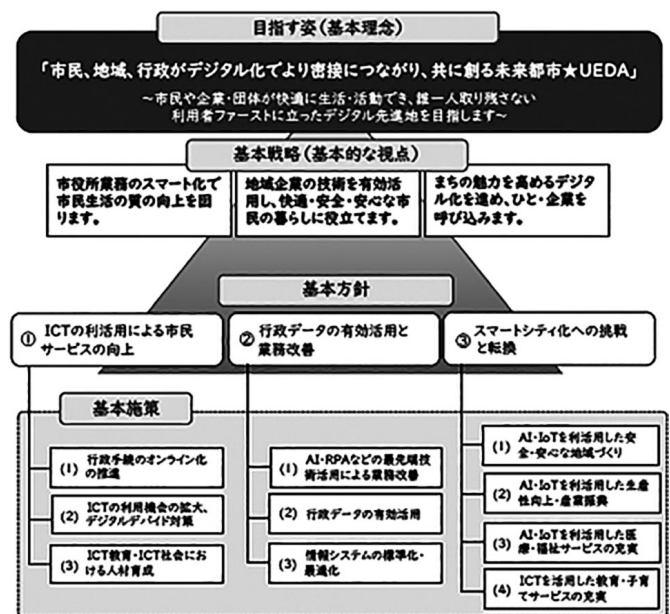
右図「上田市スマートシティ化推進計画」体系図で「基本方針1 ICTの利活用による市民サービスの向上」、「基本方針2 行政情報の有効活用と業務改善」が、主に「①自治体そのもののスマート化」の視点から導かれるもので、市民の行政手続きのオンライン化や、RPA（※）、AIなどの最先端技術を活用した庁舎内の業務改善などが図られる。

一方、「基本方針3 スマートシティ化への挑戦と転換」が、主に「②地域の課題解決に対応するためのスマート化」の視点から導かれるものとされ、AI、IoT（※）を用いて、まちづくり、産業振興、医療・福祉や教育・子育てといった分野における地域課題の解決を目的とした施策が展開される。

上田市の場合、「①自治体そのもののスマート化」については、役所内に情報システム課を立ち上げ、職員向け研修に力を入れている。

加えて、「②地域の課題解決に対応するためのスマート化」で特色ある取組みがありいくつか取り上げる。

図表V-1-(3)-13



※「スマートシティ」 「都市の抱える課題に対して、ICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営等）が行われ、全体最適化が図られる持続可能な環境配慮型都市または地区」（国交省「スマートシティの実現に向けて【中間とりまとめ】平成30年8月～」）と定義されている。

※「RPA」 「Robotic Process Automation。これまで人間のみが対応可能と想定されていた作業、もしくはより高度な作業を、人間に代わって実施できるルールエンジンやAI、機械学習等を含む認知技術を活用して代行・代替する取り組み」

※「IoT」 「Internet of Thingsの略称。直訳すると「モノのインターネット」。簡単に言えば「身の回りのあらゆるモノがインターネットにつながる技術」

(b)「公共交通キャッシュレス化推進プロジェクト」

上田市の「公共交通キャッシュレス化推進プロジェクト」は、高齢化が進み、一人一台車を保有する地域社会で、公共交通機関を維持するという、「一丁目一番地」ともいえるべき政策課題の克服を目指す取り組みの一つで、市内公共交通機関のキャッシュレス化を推進して、利用者の利便性向上、公共交通事業者の生産性向上を実現し、公共交通事業者の採算悪化を食い止めようとするプロジェクトである。Suicaなどの交通事業者系 IC カードは、導入、運用コストが高く、地域の交通事業者が導入するには敷居が高かった。

これについて QR コードを利用の決済システム開発に定評のあった坂城町の有限会社和晃がスマートフォンの「TicketQR」アプリを開発した。利用者がスマートフォンにこの「TicketQR」アプリをダウンロードし、このアプリでスマートフォンに QR コードを表示させて、乗降時に車両に設置された専用端末に読み取らせれば決済完了となるもので、上田市によれば、このシステムは導入・管理コストが低廉で、特に事業者にとってのメリットが大きい。

車両に設置された専用端末には GPS が内蔵され、その位置情報から利用客の乗降場所が特定できるため、距離による運賃の変動などにも自動的に対応でき、これは日本初の仕組みだという。また、スマートフォンを持たない高齢者なども、窓口で QR コード入りのプリペイドカードを購入すれば、現金を支払う必要がなく定期券利用にも対応している。

しかし、このような技術力を有する企業でも、交通機関の導入先の当てがなかった。これを上田信用金庫が上田市のスマートシティ化に結び付け、令和 2 年 10 月に実証実験がスタートし、現在では路線バス 4 社 20 路線、上田電鉄別所線で利用可能となっている。また、対象店舗で買い物をする際に、アプリ内で発行された割引チケットを利用できるようにすることで、コロナ禍で影響を受けた市内小売店や飲食店の消費喚起事業にも利用された。令和 4 年からは市内タクシー事業者も導入している。

根強く残る現金払いの習慣など、いくつかの課題があるが、県内他地域への展開や、蓄積されたデータを活かした観光など他分野の課題解決や地域活性化に資することを期待されている。

図表 V-1-(3)-14



資料出所：上田信用金庫

(c)「上田市・千曲市広域シェアサイクル社会実験」

しなの鉄道線沿線地域(軽井沢町～長野市)には、例えば右図のような多数の地域資源が存在し、年間2,800万人の観光客が訪れているが、その8割が新幹線駅のある自治体(軽井沢町、上田市、長野市)に偏ってしまっているという。

そこで、新幹線駅がある自治体と、その周辺自治体や、既存プロジェクトを繋げ合わせ、自治体の垣根を超えた広域回遊のための環境構築を図る必要が考えられるようになった。

そのための方策に周遊バスや観光タクシーなどの試みもあるが、シェアサイクル、レンタサイクルによる周遊も方策の一つに挙げられた。上田市と千曲市の広域連携を図る「上田市・千曲市広域シェアサイクル社会実験」は、このような「広域型シェアサイクル」のリーディング・プロジェクトとしての側面がある。

このシェアサイクルでは、NTTdocomoの「バイクシェアサービス」アプリをスマートフォンにダウンロードし、上田市内なら14か所ある電動自転車ポートで、アプリで表示されるQRコードを自転車に設置された端末に読み込ませれば利用開始。クレジットカードによる利用代金決済も選択できるが、上田市、千曲市エリアで利用する場合は、(2)で述べた「TicketQR」も決済に利用できる。

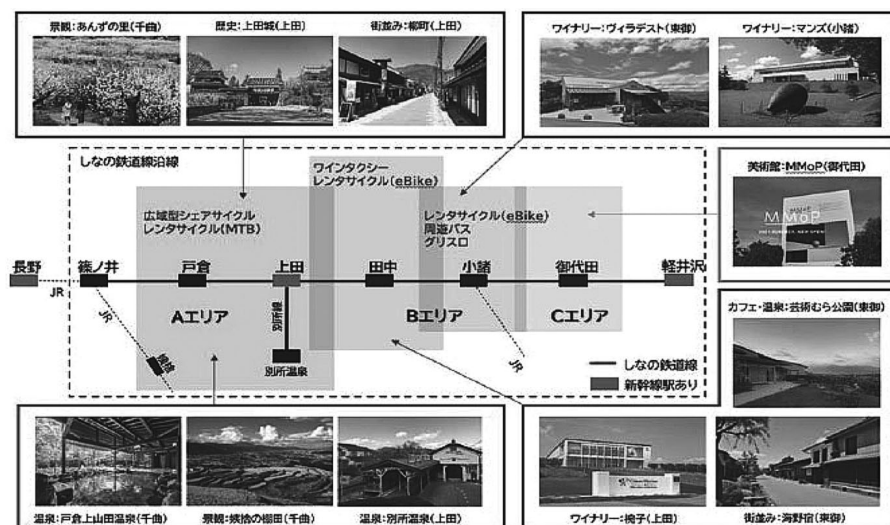
上田市では、シェアサイクル利用者を対象とした特典・割引などをキャンペーンとして用意し、観光のみならず、市民の買い物、通勤、通学といった日常利用の活用による、ゼロカーボン推進や、市内産業振興等の効果も期待している。

(d)上田市スマート化計画まとめ

上田市では、ここに挙げた施策の他にも、デジタルコミュニティ通貨の実証実験など、多くのスマート化に関わる施策を展開している。今後も、地域課題を解決するための「デジタル推進パートナー」を全国から募集し、上田市を実証フィールドとして提供し、多くの事業に取り組んでいく方向にある。これまで実施された施策の中には、進捗が芳しくないものもあるというが、適正に評価して今後の取組につなげていくという。

今後、どの自治体においても行政DXの試みはますます増えていくと思われるが、その際、

図表V-1-(3)-15



資料出所：UDC信州

図表V-1-(3)-16



撮影：しんきん南信州地域研究所

先行事例で用いられた手法を行政間を超えて横展開するなど、効率よく社会実装していくことが求められるのではないだろうか。

(オ) 在来線併設駅としての上田駅

「新幹線とまちづくり」の第一歩として新幹線駅位置の問題がある。上田駅は在来線併設駅として建設され、関連事業が併せて取り組まれてきた。

更地の上に自由に造成・建設が進められる新駅設置に対し、併設駅として、既存駅及びその周辺に列車の日常運行が行われながら徐々に諸設備を設置していった様子が窺われる。総体の事業費は明らかではないが、そのうち「上田駅お城口地区第二種市街地再開発事業」資料が公表されているので見ると、施工期間平成9年度～15年度、事業費160億円となっている。新幹線駅の在来線駅併設については、上田市担当者は「コンパクトなまちづくりの上で併設のメリットは計り知れない」としている。

(カ) 上田市のまとめ

上田市の新幹線駅は既存駅への併設であったため、佐久市のように大規模な駅周辺開発は行えず、産業に関する影響は限定的であったといえる。

リニア長野県駅は、既存駅への併設ではない上に周辺の開発余地が小さいという点において、上田市の方が参考にできる部分もあるといえる。

人口減少社会においてまちづくりの絶対的な解はないが、新幹線駅である上田駅を中心にコンパクトなまちづくりを目指し、地域の課題解決のためにスマートシティ化を推進する同市の積極的な取組が特徴といえる。

(4) 高岡市・新高岡駅

(7) 高岡駅・新高岡駅地域の概要

富山県高岡市は、県庁所在地富山市との間で両市を隔てる呉羽山系^{くれは}の西側に位置することから呉西地域^{ごせい}と称される地域にあって、当該6市(高岡、射水、氷見、小矢部、砺波、南砺)の中核をなす。また JR 北陸本線(北陸新幹線開業により第3セクターあいの風とやま鉄道)と城端線・氷見線の、また北陸自動車道・東海北陸自動車道・能越自動車道の交差点として飛越能(飛驒=岐阜県北部、越中=富山県呉西地域、能登地域)地域の中心でもある。呉西地区の圏域人口は406千人(令和7年2月)となる。

人口は県内で富山市に次いで2位の161千人(令和5年10月)、製造品出荷額442,505百万円(令和3年)で富山市、射水市に次ぐ3位、年間商品販売額は富山市に次ぐ2位の529,832百万円(同年)となる。

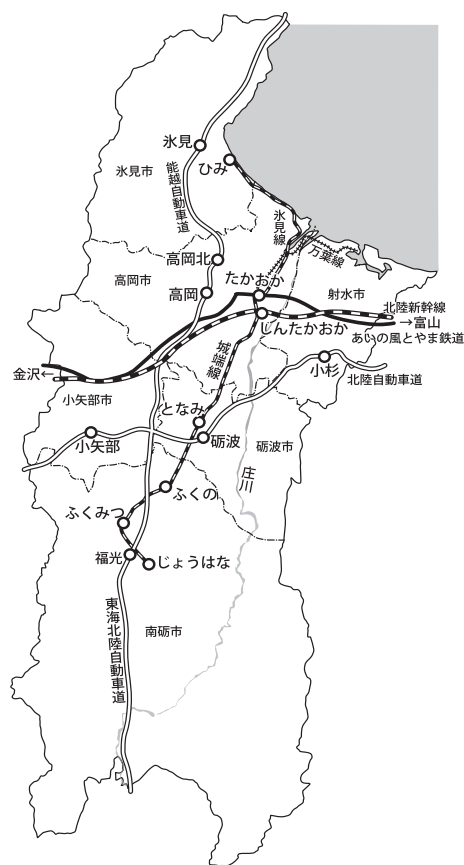
北陸新幹線計画において、当市では富山と金沢の間を結ぶ線形などの理由で北陸本線(現あいの風とやま鉄道線)高岡駅から1.8km(営業キロ)離れた地点へ新幹線新駅(新高岡駅)が造られることが決定し、建設が進められた。また在来線駅・市中心部へのアクセス確保のため、新幹線新高岡駅に隣接して城端線に乗り換え新駅が設置され、こちらも新高岡駅の名称となった。

北陸本線では全特急が停車した高岡駅であるが、新幹線新高岡駅には速達型「かがやき」が開業当初臨時便列車が1日1往復。2017(平成29)年からは週末のみの運行と変わった。

あいの風とやま鉄道線と新幹線に接続して飛驒・呉西地区から能登方面とを南北に繋ぐ城端線、氷見線は、JR西日本からあいの風とやま鉄道に移管することなどを内容とする「鉄道事業再構築実施計画」が令和6年2月国土交通大臣により認定され、今後3路線の協調・連携した運行を目指して進められることとなっている。

図表V-1-(4)-1

高岡市と呉西地域の交通体系

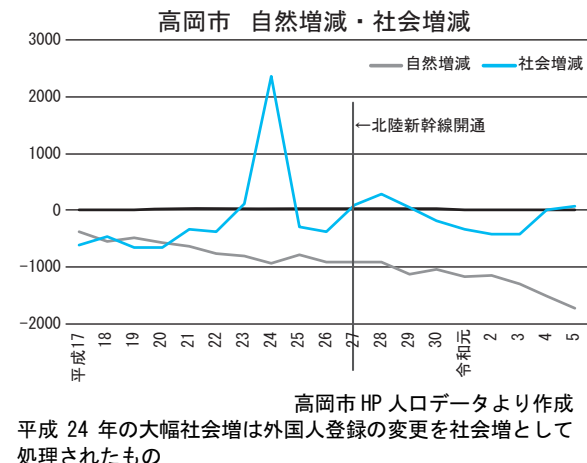


(イ) 高岡市の人口推移

北陸新幹線は平成27年3月に長野から金沢まで延伸・開業した。その前後の同市の人口は、自然増減はマイナスが続き、特に近年減少幅が大きくなる様相を見せている。

これに対し社会増減は、新幹線開業を機に一次的に増加し、その後減少に向かって、コロナ期はその傾向が続いたが、令和4年から再び増加に転じ、令和5年は社会増減がプラスとなった。

図表V-1-(4)-2



(ウ) 高岡市都市計画の概要

(a) 都市計画の現状

高岡市の都市計画には、第一に「富山高岡広域都市計画区域」で高岡市から^{いみず}射水市、富山市までの市域を跨って（次頁図表V-1-(4)-5）、当該都市計画区域が更に東へ富山市まで続いている。

前記に加え、高岡市内には旧福岡町（平成17年合併）区域内に「福岡都市計画区域」が指定されている。

当市には富山高岡広域都市計画区域マスタープランと福岡都市計画マスタープランの2つが存在することとなる。

※市町村の合併により「同一の「都市計画区域に含まれるよう指定を行い、一体の都市として総合的に整備、開発及び保全を行うことが望ましいが」（都市計画運用指針）「合併前の市町村をめぐる社会的、経済的状況等地域特性」「地理的条件等」（同）により「複数の都市計画に含めて指定することも考えられる」（同）とされているもの。

(b) 上位計画及び関連計画

高岡市総合計画としての基本構想および第三次基本計画

① 計画の概要

- ・新高岡駅～高岡駅～中心市街地を都市エリアとし高次都市機能を集約する。

中心市街地ゾーン

駅南ゾーン

新高岡駅周辺ゾーン

- ・周辺市街地エリアに住民が身近な地区内で快適な日常生活を送ることができるサービス機能を配置。
- ・都心エリアと周辺市街地エリアを連携する公共交通ネットワーク

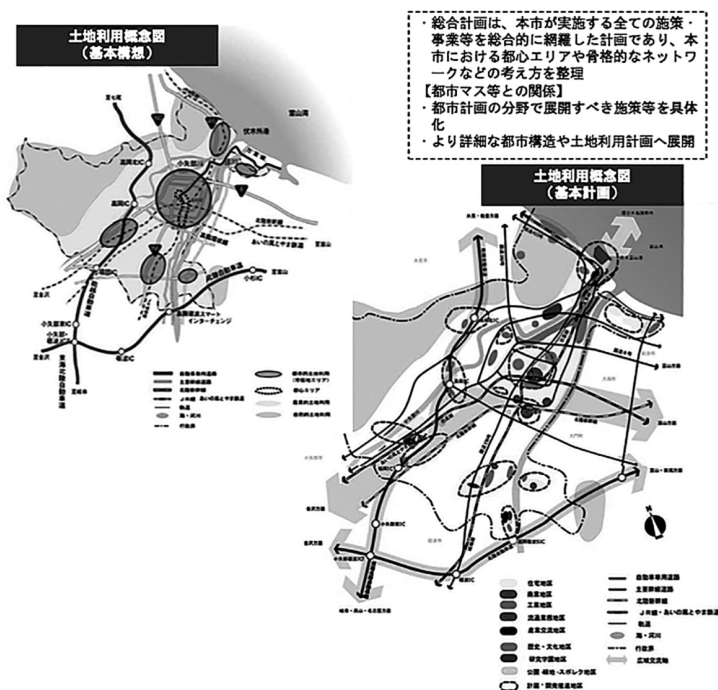
都心軸

都市間ネットワーク

広域交流ネットワーク

図表V-1-(4)-3

高岡市総合計画 基本構想と基本計画



(c) 公共交通関連計画

① あいの風とやま地域交通網形成計画

② 城端線・氷見線地域公共交通形成計画

前項「鉄道事業再構築実施計画」などに繋がる計画

(d) 市街地活性化関連計画

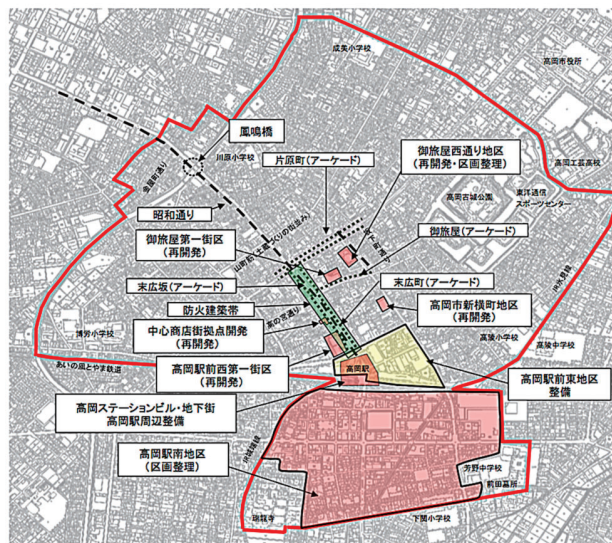
高岡市中心市街地活性化基本計画

高岡市は、「歴史・文化資産を有し、都市基盤と多様な都市機能が集積した中心市街地において、既存ストックを活かし、中心商店街と連携を図り、多様なまちづくり機関の活動を助長しながら様々な施策・事業に取り組み高岡らしい賑わいと活力に溢れたまちなかを創出し、活性化を図る」(高岡市中心市街地活性化基本計画 平成 29 年)として、市街地の人口・世帯数が全体を上回るペースで減少が進行し、高齢化の進行も全体を上回っている状況を鑑み、中心市街地活性化に取り組んできた。

活性化の取り組みは、平成 12 年度から数次にわたりハードおよびソフトの事業が重ねられている(図表 V-1-(4)-4)。

図表 V-1-(4)-4

高岡市中心市街地活性化計画の概要



(エ) 土地利用規制の状況

旧福岡町区域を除く高岡市内は、全域が都市計画区域に指定され、高岡駅周辺など中心市街地の他各所に市街化区域が指定されるが、それ以外の区域は市街化調整区域に指定されている(都市計画法第 7 条・区域区分の定め)。

一方、旧福岡町区域内は、都市計画区域と都市計画区域外に分かれ、都市計画区域内には用途地域が定められた区域

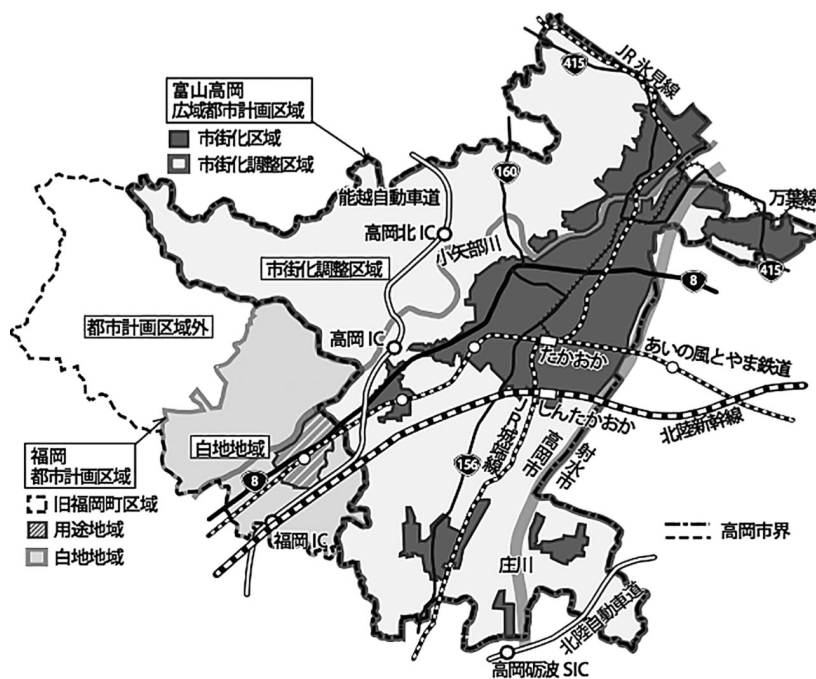
図表 V-1-(4)-5

高岡市都市計画 土地利用規制の状況

(法第 8 条・地域地区の定め)と、用途地域が定められていない区域(非線引地域または白地地域)がある(図表 V-1-(4)-5)。

飯田市も、この旧福岡町区域と同様、市内に都市計画区域と都市計画区域外とがあり、都市計画区域内に用途地域が定められた区域と用途地域が定められていない区域(非線引地域または白地地域)が指定されている。

※市街化調整区域 都市計画法で「市街化調整区域は、市街化を抑制すべき区域とする」(7 条 3)とされ、当該区域においては「①周



高岡市都市計画マスタープラン(平成 30 年)を基に作成

辺居住者の生活に必要な建物(診療所、保育所、食料品店等)、②鉱物資源、観光資源の利用に必要な建物(生コン工場、観光展望台等)、③農林水産業及び関連産業用の建物(貯蔵倉庫、缶詰工場等)、④危険物の貯蔵・処理用の建物(火薬庫等)、⑤道路交通に必要な建物(ガソリンスタンド)、⑥地区計画に適合する建物 等」が開発できるものとして例示されている(法34条、「都市計画における土地利用規制について」国交省HP)。

高岡市では、市街化調整区域、非線引き白地地域を「田園環境エリア」として「無秩序な開発の抑制とともに田園環境の保全を図る」(高岡市都市計画マスタープラン 平成30年度)としている。

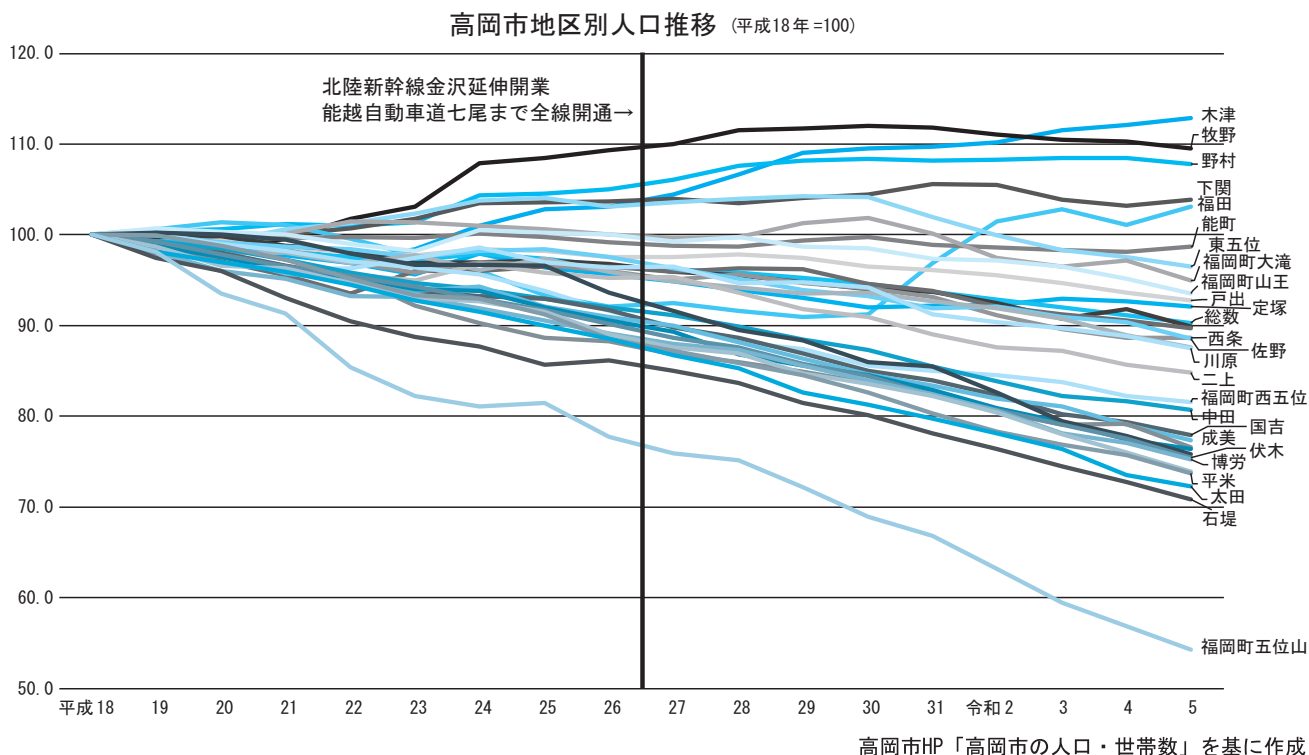
一方で新高岡駅が位置するところは「計画・開発促進地区」における「商業系」で「都心エリア」に位置付けられ、広域・拠点間交通ネットワークにおける一拠点ともされている。現状、新幹線駅と隣接するイオンモールはその機能に当たるといえるが、その南側一帯は市街化調整区域である。ただ、その中でも鉄道駅周辺などに市街化区域が設定されている。

(オ) 高岡市地区別人口の動向

高岡市内の人口増減の状況を地区別に見る(V-1-(4)-6)。高岡市と旧福岡町が合併した翌年の平成18年を100として各地区の毎年の増減を令和5年まで指数で示す。

指数が100を上回っているのは32地区のうち①5地区(木津、牧野、野村、下関、福田)、②指数90超～100が6地区(能町、東五位、福岡町大滝、福岡町山王、戸出、定塚)があり、高岡市計では90.2で、これを上回るのが①、②の11地区となる。③指数80超～90が9地区(立野、福岡町福岡、西条、佐野、二塚、川原、二上、福岡町西五位、中田)。④指数70超～80が11地区(国吉、成美、福岡町赤丸、横田、小勢、伏木、博労、守山、平米、太田、石堤)、⑤指数50を僅かに上回るのが福岡町五位山地区となる。

図表V-1-(4)-6



高岡市の地区割図(V-1-(4)-7) に上記の人口指数区分別に色分けする。グループ毎に特徴を見る。

- ・①の5地区(木津、牧野、野村、下関、福田)は、北陸新幹線とあいの風とやま鉄道の間あるいは同線路沿い、および高岡駅から臨海部へ向かうルート帯上にある。

指数トップの木津地区では、あいの風とやま鉄道の高岡やぶなみ駅周辺であり、土地区画整理事業が行われるなど住宅基盤整備が進んでいる(木津地区地区計画 21.0ha)。牧野地区は、新湊港に隣接した地区で高岡駅から氷見線および万葉線(トラム)によりアクセスでき、平坦部を利用して民間事業者による宅地開発が行われた(高岡市HP)。

野村地区は高岡環状線の県道 57 号線に沿った地区で氷見線・万葉線の利用を見込める地区である。下関地区は高岡駅と新高岡駅の間に位置し、住宅街が広がり重要観光スポットの国宝瑞龍寺(風致地区)も存する。福田地区は、能越自動車高岡 IC から高岡環状線に続き、ロードサイドの開発や宅地化が進んでいるのが見られる。

※高岡環状線、高岡環状道路

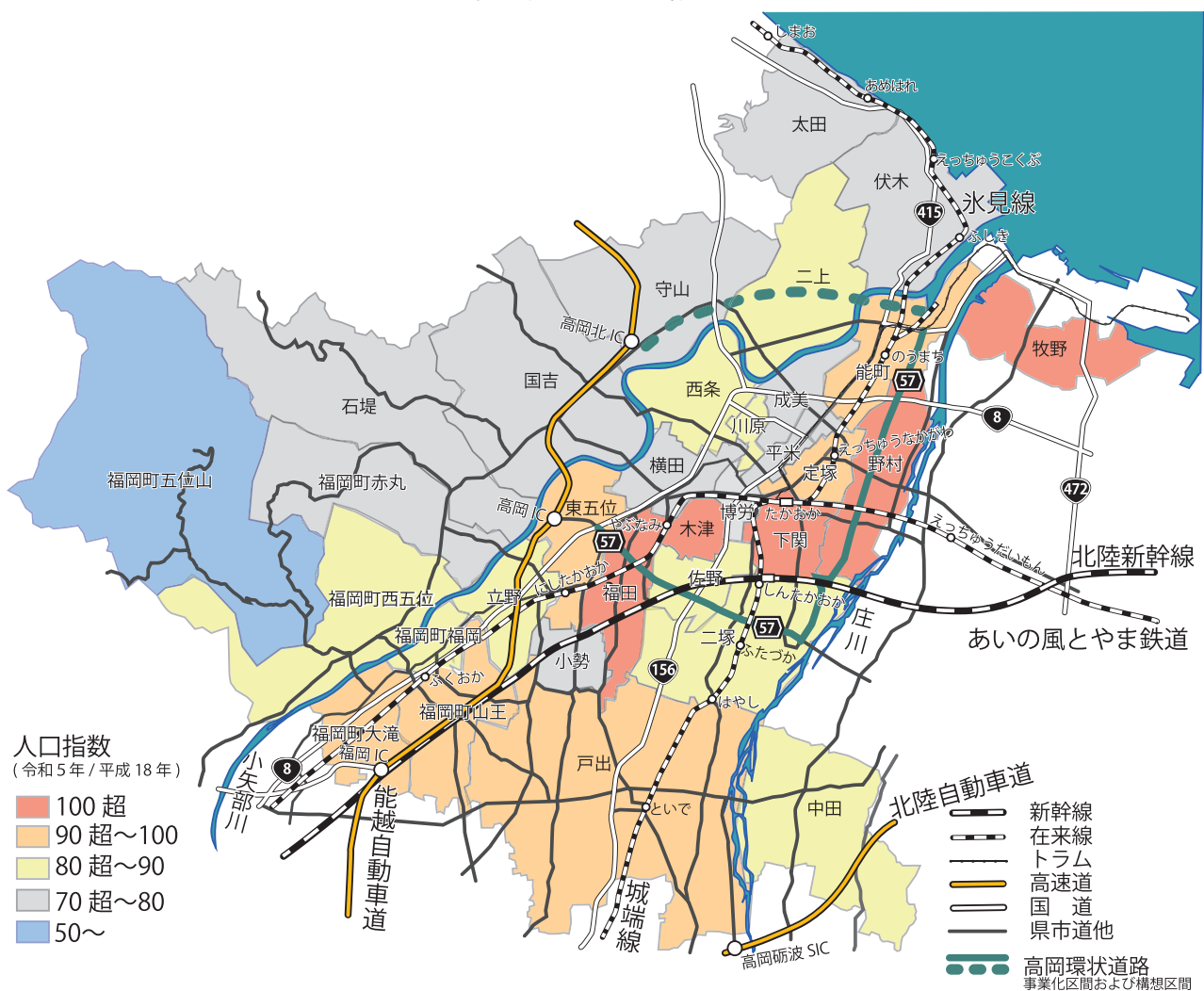
県道 57 号は別名主要地方道高岡環状線と呼ばれ、能越自動車道高岡 IC から福田、佐野、二塚地区を横断し、その後臨海部(能町、牧野地区方面)へ向けて縦断している。

北陸地方整備局の高岡環状道路構想は、この県道 27 号の高規格化を図ると共に、同高岡北 IC から能町地区方面を結ぶ高規格道路を計画し調査を進めている。

また、国道 8 号線を環状道路の機能を果たすものとして、東五位地区などにおいて交差点立体交差化が事業化されている。

図表 V-1-(4)-7

高岡市 地区別人口増減



- ・②指数 90 超～100 の第 2 グループ 5 地区(能町、東五位、福岡町大滝、福岡町山王、戸出、定塚)は、①の地区に隣接して高岡駅及び高岡駅から氷見線および城端線に沿った地域(能町、定塚、戸出)、また能越自動車道の I C を抱えた地区(東五位、福岡町大滝)となっている。

東五位地区は高岡 IC 周辺と高岡 IC から繋がる高岡環状道路の沿道で、国道 8 号も通り、地区内での宅地開発が盛んとなっている。

福岡町大滝地区は旧福岡町の中心部から能越自動車道福岡 IC に至る一帯であり、インター周辺を中心に宅地化が進んでいる。隣の福岡町山王地区はあいの風とやま鉄道福岡駅があり、福岡町福岡地区と隣接し、能越自動車道福岡 IC に繋がっている。

戸出地区は、地区内に JR 城端線林駅と戸出駅があり、城端線沿線として高岡市中心部への通勤者の利用が見られ、これらの人の居住が想定される地区となる。

- ・③グループ(指数 80 超～90)では、立野地区は②グループの東五位・福岡町山王地区の間に位置する。福岡町福岡地区は旧福岡町の中心部で、あいの風とやま鉄道福岡駅が最寄り駅となり国道 8 号が通っている。

西条地区は能越自動車道高岡北 IC から市中心部へ向かう県道 64 号(高岡羽咋線)のロードサイド。二塚地区は新高岡駅の南側で、先の下関地区、戸出地区に挟まれた位置にあり、北陸新幹線新高岡駅と城端線の新高岡駅や、二塚駅があって通勤利便性が高いと見込まれる。

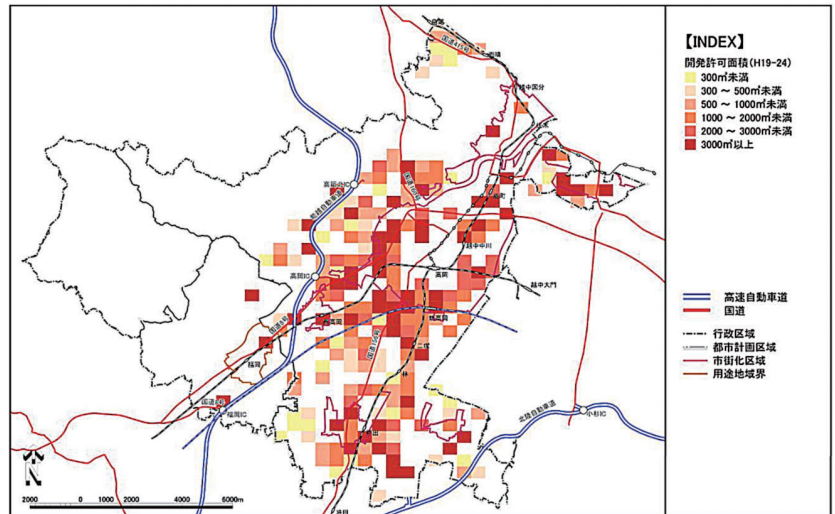
川原地区は前出の西条地区に隣接したロードサイドに展開する。立野地区は旧福岡町に接する地区で、あいの風とやま鉄道西高岡駅が近く、高岡 IC から 8 号線のロードサイドにかけて展開する。佐野地区は①グループである下関地区、木津地区、福田地区に隣接する位置にある。

二塚地区はほぼ全域が市街化調整区域に指定されているが、世帯・人口増が進んでいるのは、同地区に「地区計画」(二塚駅周辺地区地区計画)を定め、一定の街区に良好な環境の居住環境の形成を図っている。城端線の二塚駅に加え、濃飛自動車道高岡 IC からの高岡環状線(県道 57 号)の整備が進んでおり、宅地需要等が生じていると思われる。

※地区計画 「それぞれの区域の特性に相応しい様態を備えた良好な環境の街区を整備し、開発し、及び保全するための計画」であり、「用途地域が定められていない土地」で「市街地開発や建築物もしくはその敷地整備が行われまたは行われた土地の区画」で、それらが「無秩序に行われ、又は行われると見込まれる一定の土地の区域」で「不良な街区の環境が形成される恐れがあるもの」に、「建築物等の整備」「土地の利用に関する計画」「道路公園等の施設」「地区計画の目標」や「整備開発及び保全に対する計画」等を定める(都市計画法第 12 条五)。

図表 V-1-(4)-8

図 500mメッシュ別開発許可面積 (H19～H24)



(資料：H25 都市計画基礎調査)

二上地区には富山大学高岡キャンパス(文化芸術学部＝定員 440 名)が置かれている。小矢部川左岸の周辺地区と比較して人口減少率がやや緩い一因とも考えられる。

中田地区は、庄川右岸で左岸の戸出地区に相対する位置にあり、戸出駅および高岡砺波 SIC により交通利便性のある地区である。地区全体が市街化調整区域の中に一部アイランド状に市街化区域が設定され、そこを中心として宅地開発が進んでいる。

- ・④グループは指数 70 超～80 の 11 地区(国吉、成美、福岡町赤丸、横田、小勢、伏木、博労、守山、平米、太田、石堤)で、国吉地区は高岡北 IC に境で接している。

市中心部の平米、博労、成美、横田の 4 地区は、高岡駅周辺で市役所や商工会館など主要施設が展開し高岡市の市街地を形成している地区で、行政・経済の中心であると共に、地区内の町名からもかつて城下町の歴史と伝統を受け継ぎ商工業者等の軒を並べていたことが窺われるが、人口減少を免れない状況となっている。

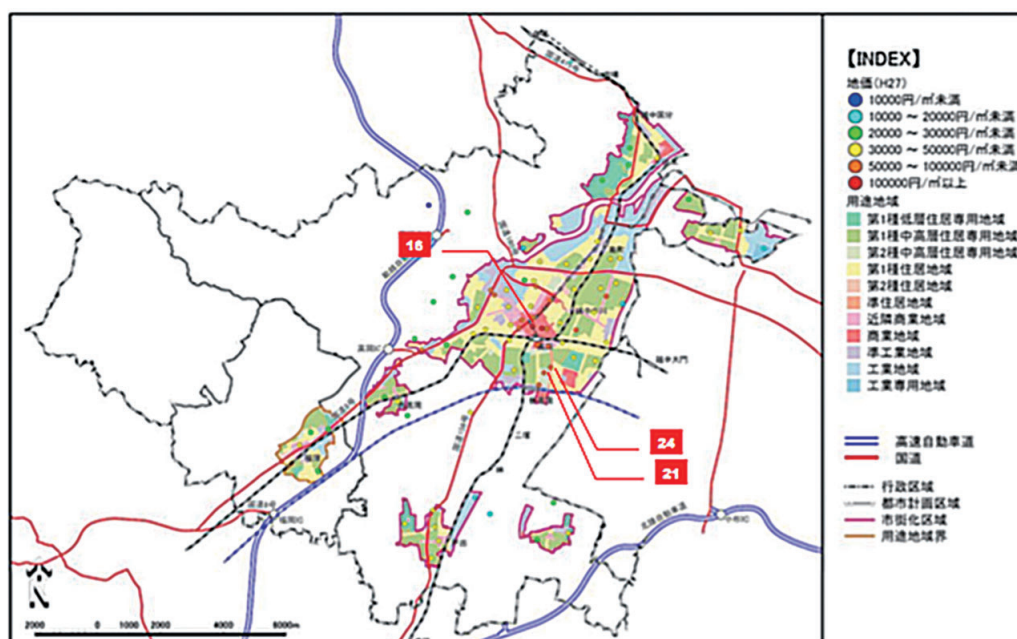
伏木、守山、太田、石堤地区は、市中心部から離れて農山漁村的性格を持った地区といえる。

守山地区には高岡北 IC が位置している。

- ・④グループの福岡町赤丸地区と石堤地区に加え、⑤グループ福岡町五位山地区は小矢部川左岸の石川県境に向かう山系にあって山林等の占める割合が増える、いわば中山間地域的要素が見受けられる地区といえる。

図表 V-1-(4)-9

図 市内地価分布 (H27)



(資料：地価公示、都道府県地価調査)

表 主要箇所の地価推移

番号	16	21	24	
住所	高岡市宮脇町字吉田1003番1外	高岡市京田110番	高岡市赤祖父430番2	
用途地域等	商業、防火	2中尊	準住居	
地価 (円/㎡)	H22	144,000	64,500	94,300
	H23	133,000	64,500	93,000
	H24	125,000	66,000	93,000
	H25	119,000	69,000	93,000
	H26	115,000	72,000	93,000
	H27	112,000	73,300	95,000
H27/H22	0.78	1.14	1.01	

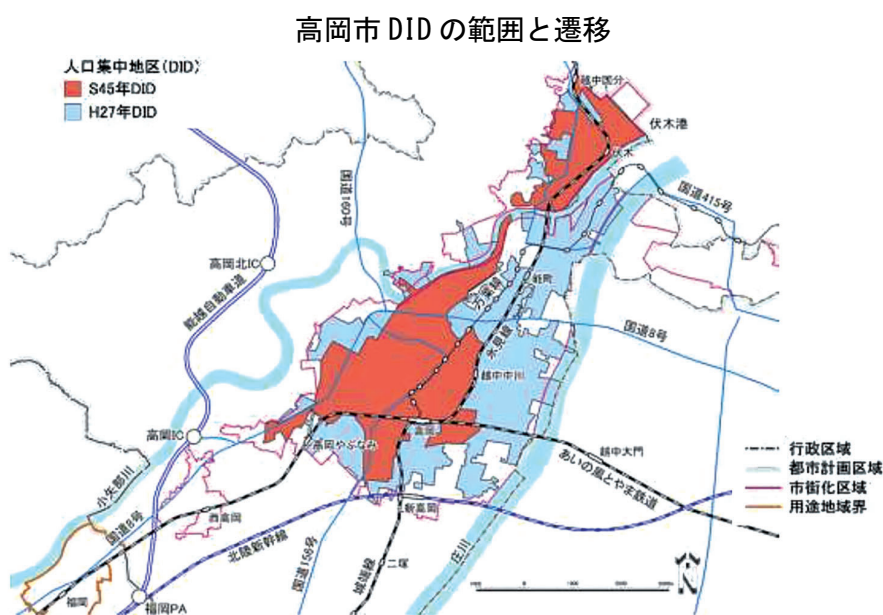
(資料：地価公示、都道府県地価調査)

高岡市都市計画マスタープラン

・上記①から④のグループについて、市の DID(人口集中地区)の変遷をみると(図表 V-1-(4)-10)、DID は市中心部から氷見線をから東側へ、また、あいの風とやま鉄道と北陸新幹線との間に遷移していることが判る。また遷移ゾーンは上記人口増加地域とほぼ重なる。その要因としては、前述のような交通事情、住宅取得にかかる土地価格などが考えられる。

また、従来から DID に含まれていた市の中心地区は、その人口密度を低下させてきていることも窺われる。

図表 V-1-(4)-10



(資料：国勢調査)

高岡市都市計画マスタープラン

図表 V-1-(4)-11

常住地による通勤・通学手段

	高岡市		飯田市	
	常住地による実数	割合(%)	常住地による実数	割合(%)
総 数	83,101	100.0	47,511	100.0
徒歩のみ	3,782	4.6	3,989	8.4
利用交通手段が1種類	73,621	88.6	41,556	87.5
鉄道・電車のみ	2,757	3.3	945	2.0
乗合バスのみ	362	0.4	444	0.9
勤め先・学校のバスのみ	421	0.5	271	0.6
自家用車のみ	65,023	78.2	37,987	80.0
ハイヤー・タクシーのみ	48	0.1	26	0.1
オートバイのみ	112	0.1	379	0.8
自転車のみ	4,210	5.1	957	2.0
その他のみ	688	0.8	547	1.2
利用交通手段が2種類	3,070	3.7	920	1.9
鉄道・電車及び乗合バス	364	0.4	57	0.1
鉄道・電車及び勤め先・学校のバス	25	0.0	10	0.0
鉄道・電車及び自家用車	730	0.9	128	0.3
鉄道・電車及びオートバイ	6	0.0	7	0.0
鉄道・電車及び自転車	997	1.2	53	0.1
その他利用交通手段が2種類	948	1.1	665	1.4
利用交通手段が3種類以上	353	0.4	82	0.2
利用交通手段「不詳」	2,275	2.7	964	2.0

e-stat 令和2年国勢調査結果より作成

(カ) 当地域を見る視点

高岡市は、新幹線駅が在来線駅・市中心部と離れており、北陸新幹線の開通以来当地域として注目すべき街として見てきた。前項までからいえることは何だろうか。

(a) 公共交通と定住

高岡地域は豪雪地帯の北陸にあることから、通勤通学での公共交通の比重が当地域に比べ高い(図表 V-1-(4)-11)。あいの風とやま鉄道、JR 城端線・氷見線に路面電車万葉線(トラム)と鉄道面での充実が見られる。他方で、高岡市は「自動車への依存度は全国でも高い」(市マスタープラン)との認識であり、高速道のインターチェンジ周辺や IC と市中心部を結ぶ主要道路、バイパス道路沿道などに商業集積や住宅地の形成が進んでいる。

当地域においては自動車による移動がより優位であるため、今後の道路整備状況がカギになると思われる。

中央自動車道飯田 IC の設置とアップルロードの整備の中で、沿道の伊賀良地区、松尾地区また鼎地区上段が著しい世帯・人口増がみられ飯田市の人口重心がこちらの方面に遷移したように、リニア開業後の将来はリニア駅周辺の上郷、座光寺地区および駅周辺から飯田環状道路周辺への人口移動が進むものと思われる。それに備えた関連道路など

の整備に迫られるのではないかと。
併せて、それらの人を受け入れる地域の態勢を考える必要があるだろう。

(b) 中心市街地の活性化

高岡市は、新幹線駅が新駅での設置と決定したため予てより高岡駅を中心とする旧市街地の再開発や賑わい施設の設置、都市機能の整備に取り組んできた。市街地の歩行者の増加や賑わいが戻るなど一定の政策効果は見られたとするが、中心部の世帯・人口増までももたらすことはできなかったとする。それほどに中心市街地の活性化は難しいことの証左といえる。

- リニア長野県駅(仮称)については、
- ① リニア駅と市中心部(以下：丘の上)とのアクセスが脆弱
- 高岡では在来線(城端線)に乗換新駅の設置を行った。この城端線に加え、氷見線、万葉線は通勤時間帯はたいへん込み合っており、これに路線バスが稼働していて市中心部へ向かう人の流れは太く、公共交通の存在感が大きい。
- 長野県駅では、丘の上と結ぶ県道市場桜町線の整備が進んでいる他は開通後の交通機関については路線バス程度が見込まれる他は最寄り駅の元善光寺駅までの接続も今後の検討課題となっている。リニア長野県駅～飯田駅間(約4km)は新高岡駅～高岡駅間(約1.7km)より距離があり高低差もある。

② 丘の上への訪問機会

- 高岡市中心部には、呉西地区の中心として様々な施設が置かれている。
- ・官公庁
 - () 内は地区名
 - 市機関 高岡市役所(平米) 市中央図書館(定塚) 高岡古城動物園(定塚)
 - 国機関 金沢国税局高岡税務署(博労) 高岡労働基準監督署(定塚)
 - 富山地方法務局高岡支局(定塚) ハローワーク高岡(成美)
 - 富山地方裁判所高岡支部・家裁高岡支部・簡易裁判所・富山地方検察庁高岡支部(定塚)
 - ・医療機関 高岡市民病院(成美)
 - ・教育機関 高等学校 高岡高校(定塚) 高岡工芸高校(定塚) 志貴野高校(定塚)
 - 高岡龍谷高校(定塚)
 - 専門学校 県高等看護専門学校(下関)
 - ・経済団体 高岡商工会議所(平米)

中心部にはこれに加え、大手企業の高岡支店・営業所、高岡市を本社とする事業所が所在する。

観光面では、中心部の入込実績は以下の通り。対比するため飯田市丘の上の主要なものを挙げた。飯田市ではこの他に丘の上三大神社祭典や、丘の上一本桜の観桜、「焼肉のまち飯田」への来訪などが近年目につくようになっている。

飯田ブランドの磨き上げや他地域への情報発信に努め、交流人口の増加、を図ることが必要といえる。

図表 V-1-(4)-12 中心市街地への入込実績

千人				
区分	高岡市		飯田市	
観光地観光施設	高岡城址公園	805	飯田市美術博物館	31
			川本喜八郎人形美術館	2
イベント	高岡御車山祭 高岡桜まつり	154 129	飯田りんごん	25
			獅子舞フェスティバル	12
			丘のまちフェスティバル	41
合計		1,088	合計	111

富山県観光客入込数等(令和5年) 飯田市教育委員会(令和5年)・商業観光課(令和6年)

2. リニア沿線地域の動向

(1) 品川駅

(7) 品川駅周辺の状況

リニアの始発駅品川駅は東京都港区にある。

港区は、青山、赤坂などの赤坂地区、麻布地区、新橋、芝公園など芝地区、高輪地区、品川駅から港方面の芝浦港南地区に分けられる。

港区では構想として、青山から六本木、虎ノ門、浜松町に亘る一帯を区北部として「都市活力創造ゾーン」、赤坂から南

青山、麻布、白金台など区南西部を「地域活力向上ゾーン」としている。

品川駅から田町・芝浦、浜松町の一帯は「広域交流活性化」ゾーンとして、

- ・羽田空港との連携、川崎・横浜との連携、
- ・名古屋・大阪との連携

としており、ここから連携軸が伸びていくことを想定している。そのための重要な柱の一つがリニア中央新幹線であることは疑いのないところである。

(4) 鉄道ネットワークの展開

品川駅周辺の鉄道ネットワークの状況は次頁図表V-2-(1)-2の通り。品川駅は、東京駅と並んで東海道新幹線の起点となっている他、

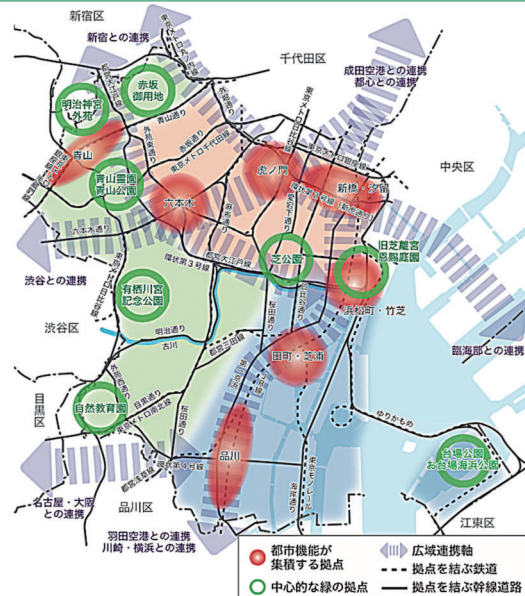
- ① 品川駅から山手線、京浜東北線により都心東京駅へ、また都心環状線で連絡。
- ② 京浜急行本線が品川駅から先を泉岳寺駅で地下鉄都営浅草線（押上ー西馬込）と接続（乗り入れ）して都心やその先の京成電鉄・北総鉄道等を経由し千葉県北西部方面へ連絡。
- ③ 東海道本線や京浜東北線、京浜急行線、また湘南新宿ライン（大宮ー新宿ー大船）や上野東京ライン（大宮ー上野ー東京ー品川ー横浜）により埼玉県方面から神奈川県・横浜、湘南、伊豆方面までを繋げている。
- ④ 東京メトロは、南北線（目黒ー赤羽岩淵町）の白金高輪駅から品川駅までの路線延伸の事業申請を令和4年1月に国土交通大臣に申請し、工事着手に向けた取り組みを推進するとしている（同社HP）。地下鉄網が比較的薄かった品川駅のこれまでの状況を改善するものとなる。

図表V-2-(1)-1

港区が目指す将来都市構造

○将来都市構造は、まちの中心となる拠点や軸を位置付け、将来の都市の骨格を示すものであり、港区のまちづくりの方針等の前提となります。

○広域的な視点から見た港区の位置付けを踏まえて、都市再生の緊急性や地域特性により区を3つのゾーンに分け、土地の利用・活用・保全や市街地環境等に関するゾーンの整備方針を示します。



東京都港区「港区まちづくりマスタープラン」より

と、将来当地域がリニア新幹線により品川駅と直結すると、首都圏から関東一円およびその先への移動に至便の拠点となり得る。

(ウ) 品川駅地域の再開発事業

2020(令和2)年品川駅から1kmの位置に山の手・京浜東北線の新駅高輪ゲートウェイ駅が開業した。

ここにJR東日本により品川駅車両基地跡地の再開発が「国家戦略特別区域諮問会議を経て2019年内閣総理大臣による都市計画決定を受け」(JR東日本HP)で開始された。

第Ⅰ期計画として高輪ゲートウェイ駅の周りに4街区の工事が進められ、オフィスやホテル、コンベンション施設、共同住宅、店舗、インターナショナルスクールと保育所、店舗・レストラン等様々計画。今後は品川駅方面に2街区の開発も予定されている(同)。

品川駅周辺は、これまで東京駅を中心とする都心ビジネス街からややはずれた感もあったが、リニア新幹線開業を視野に入れた動きが見られる。

(エ) 海外へのゲートウェイ

リニア新幹線の「海外へのゲートウェイ」として羽田空港へのアクセスは、品川駅から京浜急行で20分弱の時間距離である。近年羽田発着の国際線の便数が増加しており、ゲートウェイとしての品川駅の役割が大きくなることが期待されている。

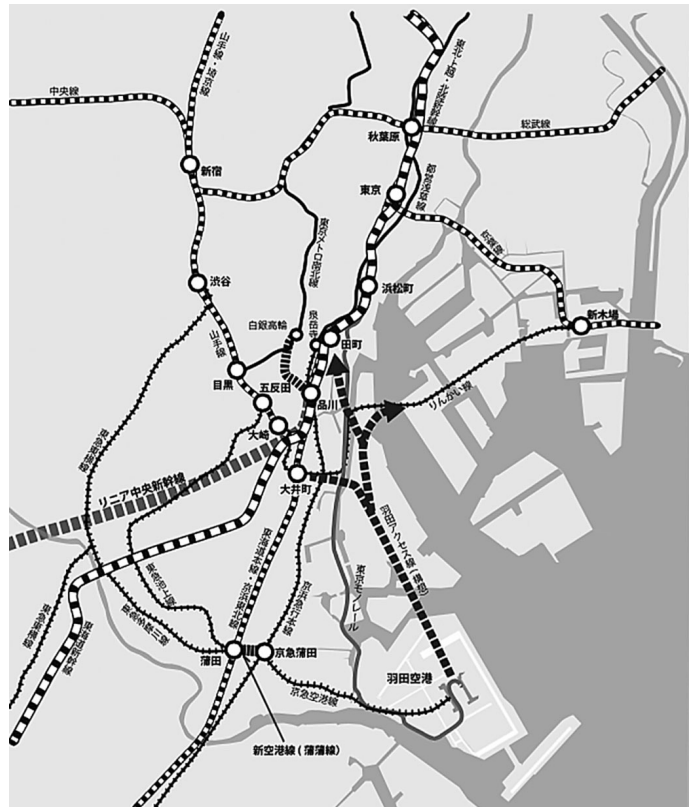
羽田空港に関連して新しい路線の構想がある。JR東日本により、羽田空港の第二ターミナルビルから地下を抜けて田町駅付近で山手線と接続して東京駅方面と接続するほか、大井町方面やりんかい線を経て新木場駅で京葉線と接続するなどを内容としている。

そのうち、東京駅と羽田を結ぶ「東山手ルート」(田町駅接続)は2023(令和5)年6月工事を開始し、2031(令和13)年の開業を予定している。羽田から新木場を結ぶ「臨海部ルート」についても2031(令和13)年の開通を目指すこととなった。

また、京急蒲田駅とJR蒲田駅との800mの間に新線「新空港線」(通称：蒲蒲線)を建設して、東急東横線を経由して渋谷、新宿、池袋、埼玉県方面とを直通させる構想が進められている(大田区HP)。東急と京急ではレール幅(軌間)が違うなど技術的な問題など指摘されるがJR東日本が進める羽田空港アクセス線は東京駅と羽田空港のアクセスタイムを大幅に短縮させることになり、これにより羽田空港への流れを制するのは、東京駅(JR東日本)か品川駅=リニア(JR東海)かという競合に繋がる面があるといえる。リニア新幹線開通の頃までに羽田空港近辺は大きく変貌するとみられる。

図表V-2-(1)-2

品川駅関連路線概略図



(2) 神奈川県駅

(7) 駅地域の概要

相模原市は、「圏央道の開通、リニア中央新幹線の駅設置、相模総合補給廠の一部返還、小田急多摩線延伸の促進等を機に、橋本駅及び相模原駅を首都圏南西部における「広域交流拠点」と位置づけ、周辺都市からの求心性を高める都市づくりを推進」(相模原市リニア駅周辺まちづくりガイドライン)している。

リニア中間駅が開設される相模原市橋本駅周辺では、「産業の活力と賑わいがあふれる交流拠点」という目指すまちの姿実現のため、各分野における取組の連携を強化する目的で、「リニアまちづくり推進本部会議」という会議体を設置することで、より検討を加速し、時宜を得た意思決定を行っている。

橋本駅周辺では、特に産業振興に注力していると思われ、ロボット産業振興やスタートアップ企業の創出支援、製造業、研究開発拠点、実証・実装環境集積の強みを活かしたイノベーションの創出を目指している。現状、イノベーション創出促進拠点として

「FUN+TECH LABO(ファンタステックラボ)」が2024(令和6)年3月に開設され、企業・起業家・学生・研究機関等、市内外の様々な主体の交流を促し、イノベーション(技術革新や新たな価値)を創出する拠点としてJ R東海が設置した。

今後の具体的な取組は、「専門部会」を設置し、産業活力の創出、広域交流の促進や駅前空間のにぎわい創出の視点から検討する、とされている。

図表V-2-(2)-1

リニア神奈川県駅関連開発方針

「くらしを支える中心市街地として発展

橋本駅は鉄道3路線が乗り入れる交通結節点として、本市をはじめ、東京(新宿、八王子)方面、横浜方面、湘南方面と連絡し、1日当たりの乗降客数は約23万人※の通勤、通学の玄関口となっています。橋本駅周辺には商業施設や行政施設、文化施設等が立地し、北口地区を中心に生活利便性の高い、くらしの拠点が形成されています。北口では、毎年8月に本市の夏の3大祭りの一つである橋本七夕まつりを開催しています。

※2018年度国土数値情報(駅別乗降客数データより)

「ものづくり産業の成長を支える拠点

内陸工業都市として発展した本市には、「JAXA 相模原キャンパス」をはじめとした研究施設が立地し、旧新横浜高校の校舎やグラウンドを活用した「プレ実証フィールド」では、ロボットの試作段階での実証実験が行われています。また、市内だけでなく近接する多摩地域にも大学が集積しています。

本市では「さがみはら産業創造センター(SIC)」を設立し、新たな産業構造の変化への対応、新事業の創出・企業の新分野進出を支援しています。

「橋本駅南口のまちづくり進捗状況

令和5年3月に、土地区画整理事業及び圏央道相模原インターチェンジからのアクセス道路等を都市計画決定しました。また、現地ではリニア駅の新設工事が行われています。



「相模原リニア駅周辺まちづくりガイドライン」

図表V-2-(2)-2

橋本駅周辺整備概要

1 駅まち一体牽引ゾーン

- 駅と街区が融合した「駅まち一体のまちづくり」を牽引するゾーン
- 駅を起点とした利便性の向上と、駅とまちの一体感を醸成し、まち全体へ賑わいを広げる。

2 広域交流ゾーン

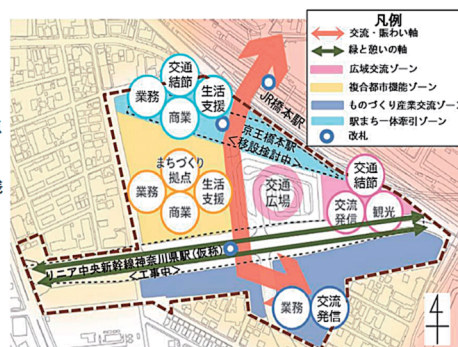
- 観光、物産、産業等に関する交流や情報発信の拠点となるゾーン
- 交通広場と連携した交通結節機能等の導入を図るとともに、まちの発展に合わせた様々なトライアルを実践

3 複合都市機能ゾーン

- 働きやすさ、住みやすさ、過ごしやすさを兼ね備えた、誰もが心地よく過ごせるゾーン
- 子どもから高齢者まで様々な世代の活動を支える複合的な都市機能を導入

4 ものづくり産業交流ゾーン

- 産業集積を牽引するゾーン
- 研究、インキュベーション、交流等の機能導入を図り、広域から人材が集まる拠点として、産業発展、技術創造を牽引



※リニア駅周辺まちづくりガイドラインから引用

業務機能	商業機能	交流・発信機能	生活・交流・まちづくり拠点機能	観光機能
オフィスやインキュベーション施設を誘導し、産業・研究開発拠点とも連携する。広域の業務拠点を形成します。	交流・賑わい軸と一体感のある商業機能を誘導し、橋本に住む人、働く人のくらしを支えます。	最先端技術に集約される交流施設を誘導し、最先端技術の拠点を形成します。	生活・福祉サービスや、まちづくり活動の拠点を誘導し、橋本に住む人、訪れる人のくらしを支えます。	観光、物産に関する交流や情報発信の拠点を誘導し、橋本全体の魅力を発信します。
※写真：インキュベーション施設	※写真：商業施設	※写真：最先端技術に集約される交流施設	※写真：生活・福祉サービス	※写真：観光施設

(リニアまちづくりについて～橋本駅周辺まちづくり、関東車両基地の設置～、相模原、2024年12月)

橋本駅周辺では、リニアの駅設置を見据え、広域的な交通ネットワークの形成を図るなど、恵まれた交通の要衝と機能を一層強化するほか、住む人・働く人・学ぶ人・訪れる人が広域的に交流するゲートとして多様な都市機能の集積を促進し、「産業の活力と賑わいがあふれる交流拠点」の形成を推進（同）するとする。

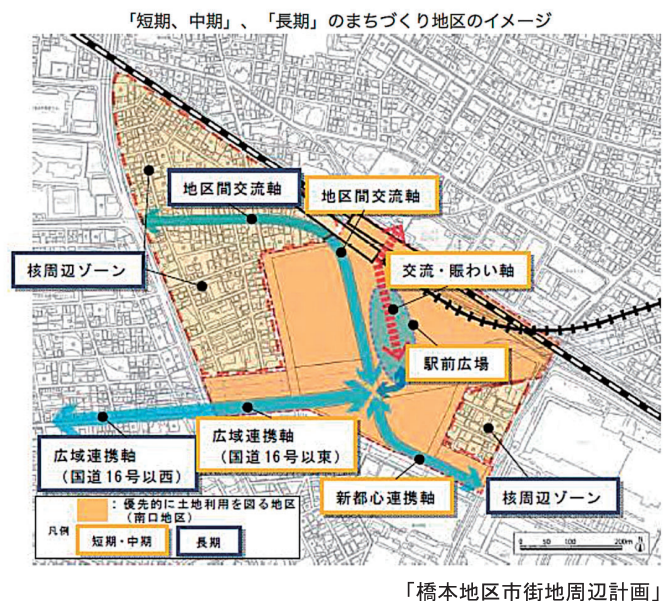
令和5年3月に土地区画整理事業と圏央道相模原インターチェンジからのアクセス道路等を都市計画決定している。

(イ) 駅周辺開発

相模原市は「橋本駅周辺地区駅前空間計画」により、駅前空間を「交通ターミナル機能強化」「駅とまちを結ぶ歩行者空間」「顔に相応しい駅前空間」の3つのコンセプトを基に、「交通結節」「回遊」「交流」「環境」「防災」の機能をここに配置する。

また、市は「橋本地区市街地周辺計画」により整備を進める。計画は、リニア開業(令和9年)を目途として、それまでを短期・中期、それ以降を長期とし、短・中期では駅前広場と駅前と国道16号や相模原など各方面と結ぶアクセス道路、駅北や周辺交通機能とを結んで回遊性を高める道路を整備する。リニア開通以降の長期は、民間主導によるまちづくりを促しながら市街地拡大を図る。

図表V-2-(2)-3



(ウ) 神奈川県駅地域の産業経済

相模原市には右表の通り高等教育機関が多数設置されている。

相模原市外では、橋本駅から電車で1時間以内圏に、東京都立、中央、法政、明星、帝京、拓殖、大妻女子、東京医科、東京薬科、東京造形など、東京都多摩市・八王子市にかけて多くの大学がある。

リニア新幹線の開通により、当地域にとって神奈川県駅はこれら大学への通学ニーズが相当数生ずると考えられる。

相模原市近辺は相模台と呼ばれ、昭和初期まで広大な山林・原野が広がっていた。そのため、広い敷地が取得でき、前述の教育機関とともに製造・物流拠点を設置する企業活動が起きたものと考えられ、右表の通り、多くの本社所在企業や拠点設置企業がある。

当該地域は、圏央道開通により経済活動の利便性が増しており、リニア開通により、航空宇宙・先端産業および基幹産業と関連するベンチャー・スタートアップ企業による活動に一層のアドバンテージが付加されるのではと考えられる。

従来橋本駅周辺は、都心方面へのベッドタウン的色彩が強いとの指摘もあるが、リニア駅の開業により大きく変わる可能性がある。

図表V-2-(2)-4

相模原市の主な教育機関

学校名	形態	学部等
青山学院大学	私立	理工、社会情報、地区社会共生、コミュニケーション科学
麻布大学	私立	獣医、生命環境科学、大学院
北里大学	私立	医、薬(1年生まで)、海洋生命、看護、理、医療衛生、付属病院、研究所
相模女子大学	私立	学芸、人間社会学、栄養科学、短期学部、大学院
女子美術大学	私立	芸術(美術/デザイン・工芸)、大学院、女子美アートミュージアム
東京農工大学	国立大学法人	農学部付属津久井農場

NTT 電話帳より抽出

図表V-2-(2)-5

相模原市に本社を置く主要企業

社名	上場等	事業内容
アイデンジエンジニアリング㈱	東証一部	プレス機械
㈱オハラ	東証一部	ガラス・土石
ブックオフグループホールディングス㈱	東証一部	小売業
ブックオフコーポレーション本部	東証一部	小売業
㈱昭和真空	JASDAQ	機械
㈱ノジマ	東証一部	小売業

※相模原市が創業の地、横浜市内に本社移転

NTT 電話帳より抽出

図表V-2-(2)-6

相模原市に拠点を置く主要企業

社名	上場等	事業内容
AGCマテックス㈱	旭硝子㈱の100%子会社	FRP・樹脂
昭和産業㈱相模原工場	東証一部	製粉・油脂
東プレ相模原事業所	東証一部	自動車・空調関連製品
凸版印刷相模原工場	東証一部	印刷
東急建設相模原工場・研究所	東証一部	建設
日産自動車相模原部品センター	東証一部	自動車
日本板硝子相模原事業所	東証一部	建築・自動車ガラス
日本エムディエム	東証一部	整形外科器具
日本電気相模原事業場	東証一部	研究開発
日本山村硝子㈱東京工場	東証一部	硝子製品
三菱重工業相模原製作所	東証一部	汎用機・特車事業本部
三菱電機相模原事務所	東証一部	

NTT 電話帳より抽出

図表V-2-(2)-7

相模原周辺の大学・研究施設・工業団地



「相模原市リニア駅周辺まちづくりガイドライン」より

(エ) 周辺地価の動向

リニア駅建設に伴い、橋本駅周辺の地価上昇が顕著となった。移転補償金の買換え特例利用などで周辺の不動産需要が高まったこと、リニア開通後の神奈川県駅地域への期待が高まっていることなどが挙げられている。

グラフ（図表Ⅳ-2-(2)-8）に中間駅4地域の公示地価の推移を示す。神奈川県駅以外の地域においては、

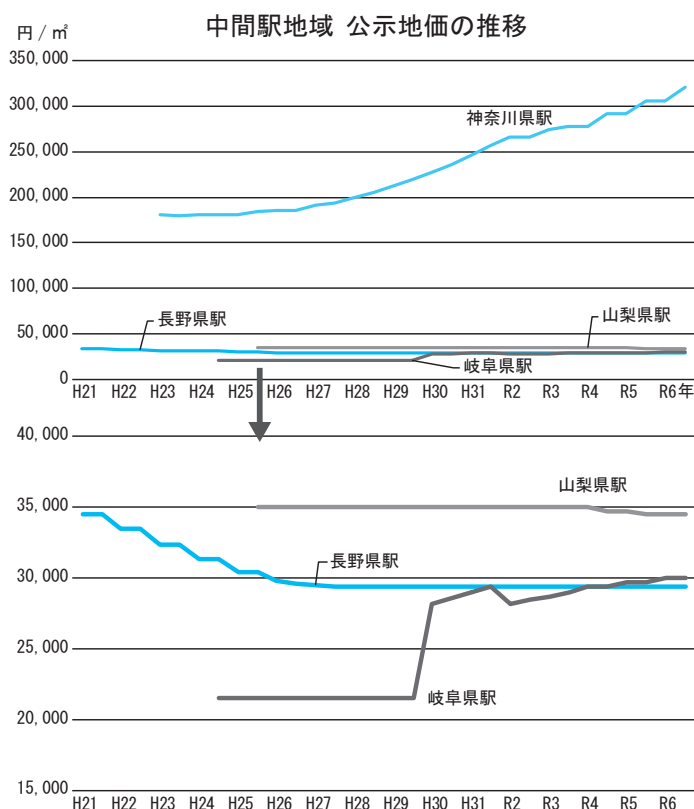
- ①長野県駅（上郷飯沼）の地点は、これまで低落傾向にあったところをリニア計画が本格化して以降、地価は横ばいで推移している。
- ②中津川駅（中津川市千旦林）はリニア計画が動き出して以降大きく上げ、その後は僅かずつ上昇している。
- ③山梨県駅（甲府市）は、以前より地価を維持していたが、令和4年公示以降やや下落傾向を示している。

3地域の違いは、駅周辺整備の進捗合いに影響されているように思われる。

岐阜県駅は、当市より約1年先んじて駅工事に着工し、地域の変貌ぶりがはっきりしてきた。また駅周辺整備は土地区画整理方式により行い、換地処分が済んだ段階であり開発等に対するモチベーションを上げているものとみられる。

山梨県駅の周辺整備では山梨県と甲府市が駅の北側と南側をそれぞれ分担してを進めることが決まり、今後実施設計等に進む見込みという段階であり、遅れが指摘されている。併せて3地域の土地利用のあり方が影響すると考えられる。

図表Ⅴ-2-(2)-8



基準値・標準地

- ・神奈川県駅（相模原緑-7）相模原市緑区橋本1丁目381-25 住宅地
 - ・山梨県駅（甲府-17）甲府市大津町字村添1416-3 住宅地
 - ・長野県駅（飯田-12）飯田市上郷飯沼1810-1・1949-1 住宅地
 - ・岐阜県駅（中津川-14）中津川市千旦林坂本1401-6 1386-113 住宅地
- （国土交通省HP 標準地・基準値検索システムより作成）

(3) 山梨県駅

リニア山梨県駅(仮称)は、長崎山梨県知事が駅位置の見直しを表明し、検討会議が設置されて検討が行われ、結局当初の位置(甲府市大津町)に決着した。

(7) リニア山梨ビジョン

令和2年、長崎山梨県知事の下で策定。

「テストベッドを突破口に最先端技術で未来を創るオープンプラットフォーム山梨」を山梨県駅地域のまちづくり方針としている。

ここでテストベッドとは、「実際の運用権教に近い状態で先端技術の実証試験を行う“場”のこと(リニアやまなしビジョン)で、国内外の優秀な研究者等が結集し、新たな産業の創出、関連事業の集積や研究開発機能の拠点の形成することを考えている。

テストベッド分野

・クリーンエネルギー

世界レベルの水素・燃料電池関連技術を駆使してCO2フリー水素社会の実現に貢献

・その他地域特性を活かした分野

ライフサイエンス、次世代モビリティ、無人配送、スマート農業、自然環境保護・

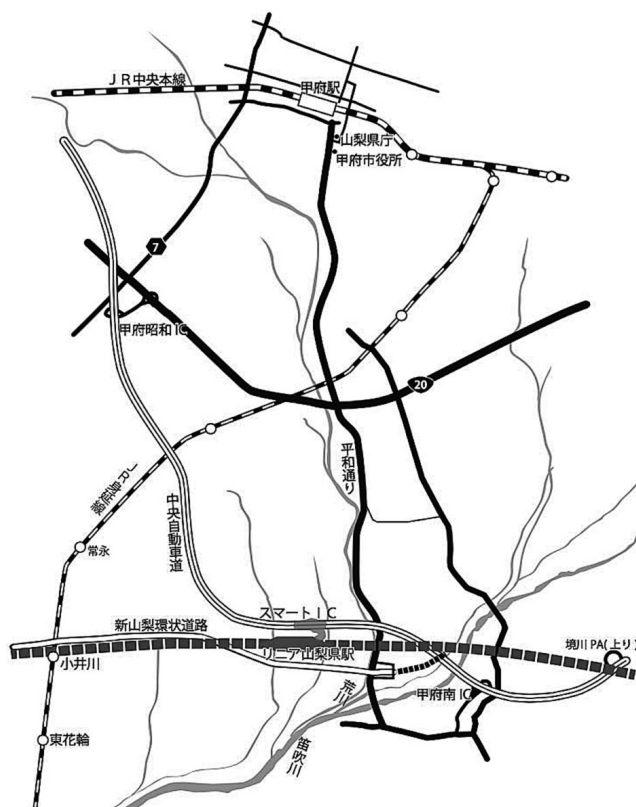
野生鳥獣管理、陸上養殖(リニアやまなしビジョン)

が挙げられている。

山梨県駅予定地周辺には、従来から県の試験研究施設があり、これに山梨大学や企業の研究施設とを連携させ、先端技術を突破口として他の中間駅地域との差別化を図る狙い。すでに水素製造関連技術は一定の前進があるとされている。

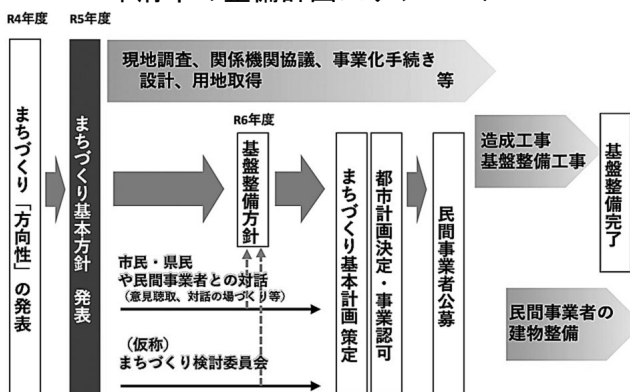
図表V-2-(3)-1

リニア山梨県駅地域概要



図表V-2-(3)-2

甲府市の整備計画スケジュール



(仮称)リニア山梨県駅エリアまちづくり基本計画

(4) 駅周辺開発の進展

甲府市はリニア活用基本計画(平成29年3月)を踏まえ、山梨県との調整の中で駅北側を主に山梨県が、駅南南側エリア(約11.5ha)を甲府市が担当することとなり、甲府市は(仮称)リニア山梨駅前エリアまちづくり基本計画(令和6年)を策定。

交通結節点以外のまちづくり全般の方針を対象とする計画として進めていく。

(4) 岐阜県駅

(7) 岐阜県駅地域の取り組み

- ・平成 25 年中津川市リニアのまちづくりビジョン(中津川市)
- ・平成 27 年 3 月リニア駅周辺整備基本計画(岐阜県)
- ・令和元年 7 月リニアを活用したまちづくり構想

リニア岐阜県駅周辺土地区画整理事業

- ・平成 29 年 4 月 都市計画決定
- ・令和 3 年 12 月 仮換地指定

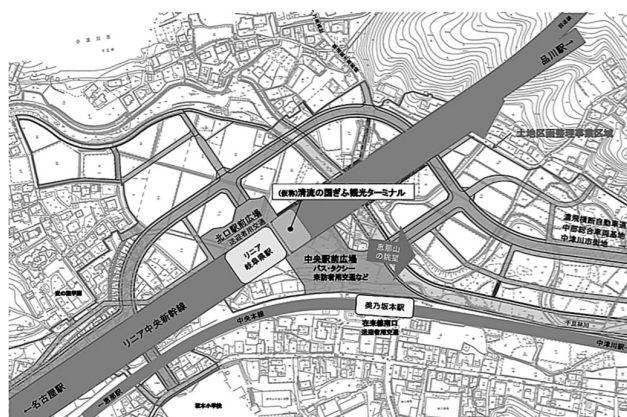
社会資本総合整備計画

中津川市 リニア岐阜県駅周辺の交通結節点を活かしたまちづくり

- ・令和 4 年度～8 年度
美乃坂本駅に自由通路を整備することにより交通結節点の強化、都市機能の充実

図表 V-2-(4)-1

岐阜県駅駅周辺整備



中津川市

(イ) 関連事業

(a) 濃飛横断自動車道路(県)

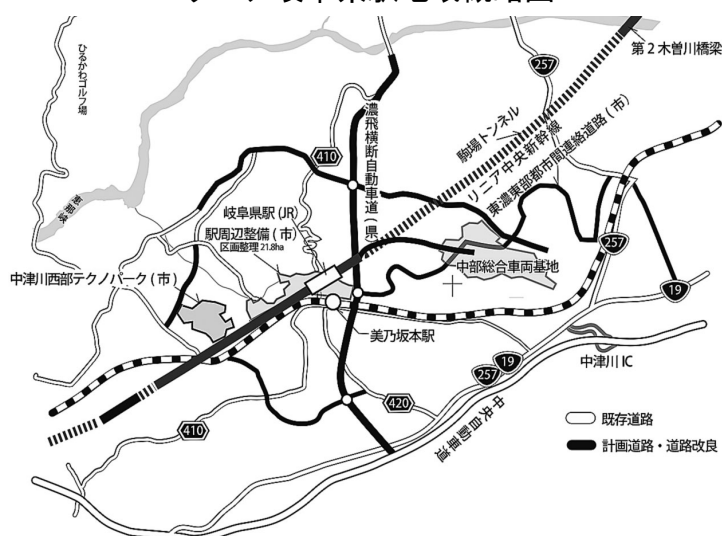
岐阜県はリニア駅地域と県内、特に飛騨地方とのアクセスを向上することを重要課題と認識して、高規格道路が予定されている。中央自動車道から分岐し、リニア駅周辺でインターチェンジにより駅方面からの交通と結節、木曽川左岸までのルートが発表されている。中央自動車道方面から順次土工事、構造物の設置が進んでいる。

(b) 東濃東部都市間連絡道路他(市)

リニア駅周辺から東濃地域の中津川市中心部や恵那市方面との円滑な通行を図り、現道改良や新設道路を設置する。同道路の一部土工事がある程度進んできている箇所があった。

図表 V-2-(4)-2

リニア岐阜県駅地域概略図



(c) 中津川西部テクノパーク(市)

駅周辺に先端産業の企業集積を図るための用地造成を計画。工事スケジュールでは令和 7 年度以降の実施とされている。

J R 東海、岐阜県、中津川市の説明資料(中津川市HP)をもとに、当研究所作成

(7) 名古屋駅前の再開発

また、現名古屋駅を跨って開削によりリニア駅が設置された後、埋め戻されて、できる東西の広大な空間に、「スーパーメガリージョン」の中心にふさわしい重層的な拠点の形成を目指」すとして、「①顔となる広場の整備、②まちへの動線の確保、③タクシースペースの改善」を挙げている（名古屋市「名古屋市周辺まちづくりの現在の状況」令和3年4月更新）。

名古屋市は平成 16 年「名古屋
市都心部将来構想」を策定、都
心部におけるまちづくりを推進
してきた。

「魅力ある県域の形成に向け
た都市間競争が激しさを増し」、
「リニア中央新幹線の開業によっ
て、より一層強まると考え」られ、
「リニア中央新幹線の開業を追
い風ととらえ、名古屋都心部の
魅力向上をさらに進めることが
急務と考えています」(栄地区グ
ランドビジョン)、として、名古
屋駅を中心とする名古屋駅地区
と栄地区が連携あるいは役割を
分担し、それぞれ個性を活かし
た魅力向上を図ることが必要と
している。

名古屋駅前東西の開発概要



名古屋駅地区の開発コンセプト



まちづくりは、縦軸(久屋通り)と横軸(広小路・錦通り)をシンボル軸にふさわしい景観形成を進め、メインストリートとしての賑わいや街並みに魅力を上げることが必要とする。

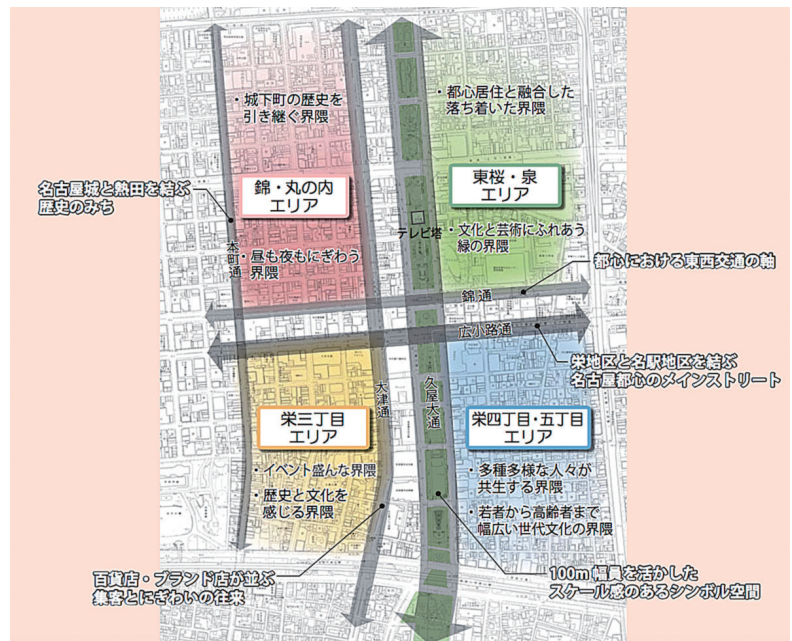
かつての都市計画により100m大通りにテレビ塔など早くから近代的な装いの街が形成されていたが、時代に合わせたリニューアルが必要とされている。

大通りの公園を歩行者空間を確保することや賑わい創出のため、公共部分を民間業者に開放しオープンカフェの設置を認めるなどに取り組む。

大通りが南北一体化した利用ができるよう空間形成を図るとして公園と沿道の一体化やバスターミナルの再配置など行い周遊できる空間づくりを進めるとする。一連の整備を通じて大須地区など、より広域での周遊を目指している。

図表V-2-(5)-4

栄地区の再開発コンセプト



名古屋市「栄地区グランドビジョン」

3. 長野県駅のまちづくり

(1) 県内の動向

長野県では、平成 26 年 3 月に策定した「リニア活用基本構想」を基に、各方面での取組を行っている。

(7) 広域的な交通体系の構築

① リニア関連道路の先行整備

- ・リニアと高速道路を一体化する関連道路の整備（座光寺スマート IC、同スマート IC からリニア駅直結のアクセス道路新設、リニア駅周辺道路の改良など）
- ・「リニア 3 駅活用交流圏」の実現に向けた整備（諏訪湖スマート IC（仮称）他、周辺道路の整備、木曾川右岸道路工事）
- ・三遠南信自動車道の整備促進

② 交通アクセス（二次交通）

- ・リニア活用を見据えた 2 次交通の検討と維持・機能向上
- ・空飛ぶクルマ等、次世代モビリティの実証実験への取組

(4) リニアを見据えた伊那谷地域の産業振興

① エス・バードを拠点とする先進的産業分野への構想と推進

- ・航空機システム産業振興拠点（信州大学航空機システム共同研究講座の設置、長野県工業技術総合センター航空機産業支援サテライトの設置など）

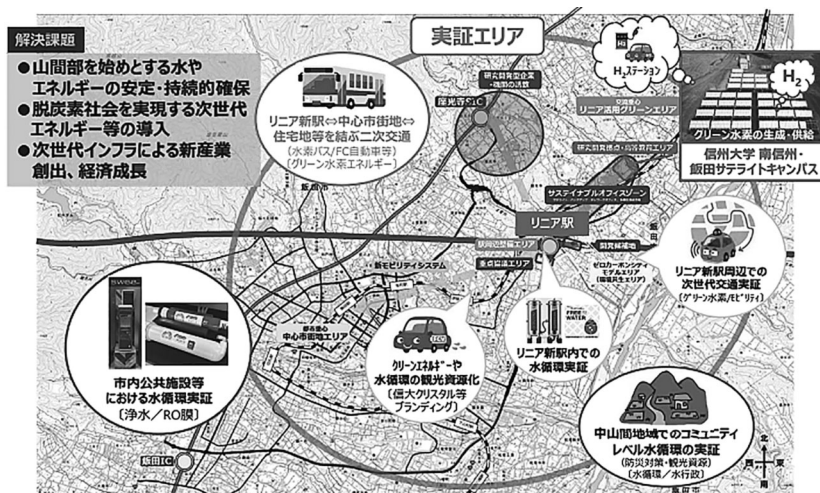
・水循環・地産地消型水由来水素の研究開発（新しい学問分野「アクア・リジェネレーション」の推進、光触媒の技術で電気を用いずに水から水素を製造する屋外実験設備の設置、実証タウンの構築）

② AI・IoT 等の新たなテクノロジーの活用

- ・技術力の高い「ものづくり企業」への新産業技術（AI、IoT）の導入
- ・無人 VTOL 機（垂直離着陸ができるドローン）による物資輸送プラットフォーム事業（伊那市）の実施

図表 V-3-(1)-1

南信州地域における実証タウン構築に向けた構想案（信州大学）



飯田市議会資料

(4) リニア中間駅圏域のまちづくりに関する市町村、関係各所との連携

① リニア中央新幹線整備を地域振興に活かす伊那谷自治体会議の開催

- ・長野県知事を座長として、飯田市長、伊那市長、駒ヶ根市長、南信州広域連合代表、

上伊那広域連合代表等が構成員となり、リニアの整備効果を上伊那地域・飯伊地域全体に波及させ、伊那谷全体の発展に資することを目的として、リニア開業に向けた地域振興策に関する検討を実施

- ② リニア開業に伴う新たな圏域形成に関する関係府省等会議（令和 6 年度～）参加
 - ・ 内閣総理大臣補佐官を議長として、総務省、経済産業省、国土交通省の他、神奈川県、山梨県、長野県、岐阜県の各副知事、JR 東海の副社長が構成員となり、リニア中間駅（4 駅）を中心とする地域活性化等について検討
- ③ JR 東海との会談・意見交換の実施
 - ・ 長野県知事と JR 東海社長との会談を年 1 回のペースで実施

(2) 飯田市のまちづくり

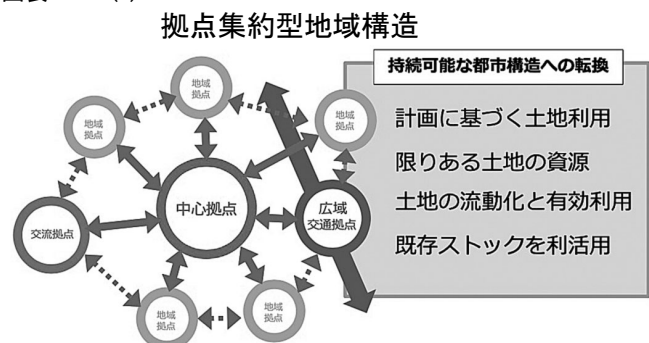
(7) 状況の変化と課題

飯田市のまちづくりについて、飯田市都市計画マスタープラン(第 3 次)からリニア新幹線・駅に関連が深い部分に限定して述べると概ね以下の通りとなる。

- ① リニア時代の到来
 - ・ 劇的な変化
 - ・ リニア効果を広範囲に波及させる市域を越えた広域的な取り組み

- ② 土地利用に関する基本指針
 - ・ 拠点集約連携型の地域構造の推進
 - 中心拠点 飯田市中心部
 - 地域拠点 旧村単位
 - 交流拠点 天竜峡・遠山郷
 - 広域交通拠点 リニア駅

図表 V-3-(2)-1



飯田市拠点集約連携型都市構造推進戦略の検討の進め方について

- ③ 土地利用転換の適正化と有効利用の促進
 - リニア時代にふさわしい土地利用転換
 - ・ リニア駅周辺の新たな玄関口。地域の魅力発進の場としての整備
 - ・ 市全域における適正な用途地域等への立地誘導、自然環境や景観等と調和したコンパクトなまちづくり、再生可能エネルギーの利用等による低炭素なまちづくり、誰もが利用しやすい地域公共交通システムの構築と運用

(イ) リニア駅周辺の土地利用の考え方

飯田市のリニア駅付近の都市計画の概要は次頁図表 V-3-(2)-2 の通り。当市は区域区分を定めず、地域地区を定めている。リニア本線とリニア駅が置かれる上郷・座光寺地区のいわゆる下段は、都市計画区域内であるが、多くの部分が白地地域（容積率 100、建蔽率 60）で、用途地域が定められているのは主に飯沼区の国道 153 号と県道市場桜町線に挟まれた地域となる。

リニア計画の進展に対応して一部変更された用途地域は、リニア駅周辺整備区域(いわゆる 6.5ha)は近隣商業地域(容積率 300、建蔽率 80。住宅、店舗、小規模工場など)で、「(リニアの)駅前広場や交通結節点に相応しい用途を誘導するため」(市説明資料)の指定となっている。これに隣接する重点協議区域(1.3ha)も同様となっている。

国道 153 号沿いと県道市場桜町線沿いの一部に準工業地域(200/60、大規模工場など一部を除き規制なし)が指定されている。その準工業地域から段丘崖に向かっては、第一種および第二種住居地域(共に 200/60)で「住居の環境を保護するため」(都市計画法第 9 条 5・6)の地域として、一定の制限のもとに事業所等を置くことができる。

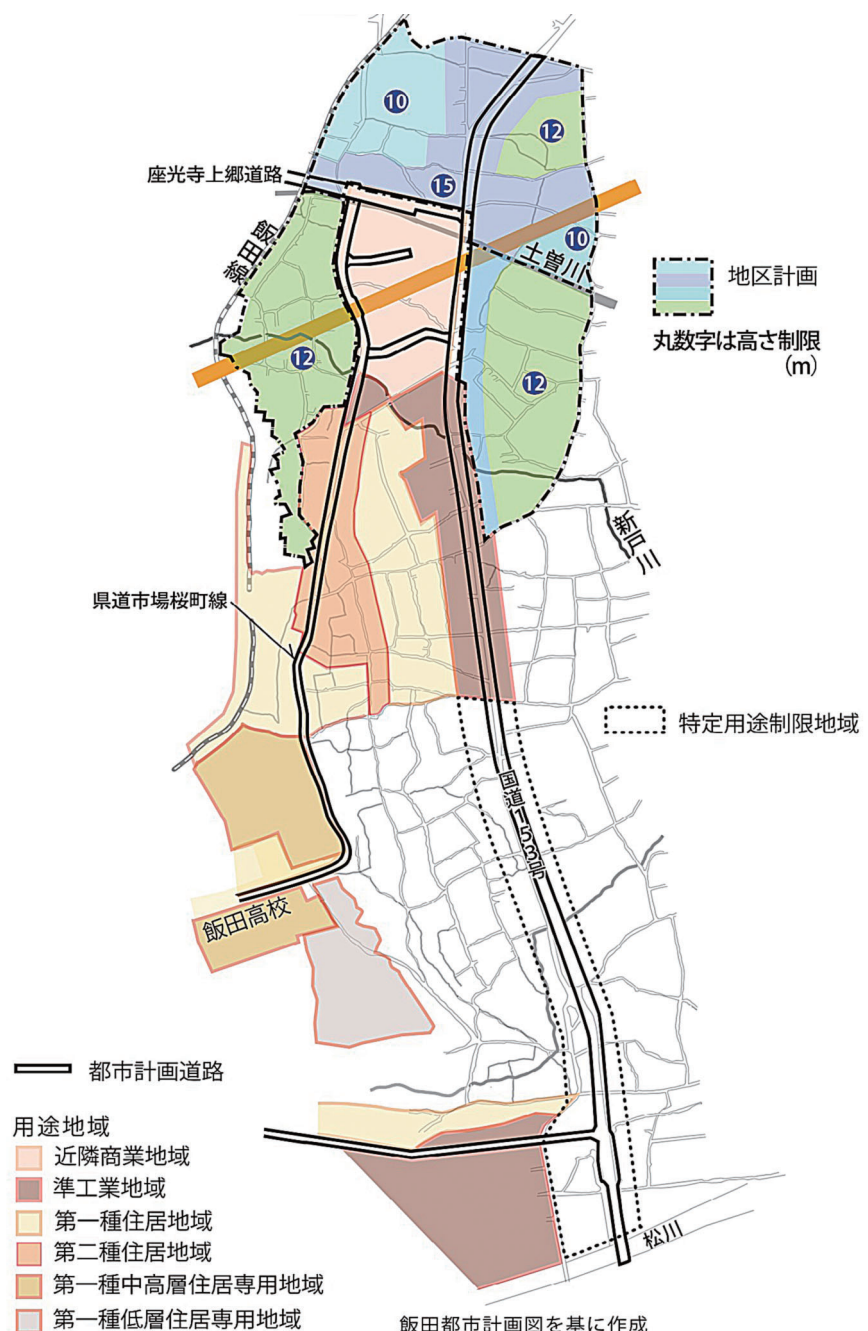
上記に加え、地区計画の策定及び特定用途制限地域の指定がなされた。

上郷地区の特定用途制限区域(右図点線部)は、国道 153 号沿いの、従来からの飲食店や各種事業所が引き続き土地利用を可能にするため特定用途制限地域を設けた。これは「用途地域が定められていない土地(市街化調整区域を除く)内において、その良好な環境の形成または保全のため(略)制限すべき特定の建築物等の用途の概要を定める地域」(法第 9 条 15)とされ、現状一部農振農用地を含む白地地域で用途地域を定められないため地区計画と建築条例により規制をかけることとしている。

これにより準工業地域と同様の建築が可能になるとともに、建築物の高さ制限(15m)を設定、「駅方面からの山並みの眺

図表 V-3-(2)-2

リニア駅周辺地区の土地利用



望を確保する」としている。

地区計画は、「それぞれの区域に相応しい様態を備えた良好な環境の街区を整備し、開発し、及び保全するための計画」であり、「用途地域が定められていない土地」で市街地開発や建築物もしくはその敷地整備が行われ、それらが無秩序に行われることが見込まれる、あるいは不良な環境が形成される恐れがある場合などに適用が想定されている(法第12条五)。

上郷地区から座光寺地区にかけて国道沿いに商工業エリア(50m幅)、リニア本線沿いの沿線エリア、その周りの居住エリアに区分する。最低敷地面積などの他、商工業エリアで15m、沿線・居住エリアで12mの高さ制限を設けた。

(ウ) 土地利用計画の一部見直し

(イ) 土地利用計画見直しまでの経緯

リニア整備効果を地域振興に活かすビジョン(案)

(R5. 6. 30 飯田市土地利用計画・都市計画審議会)

- ・リニア中央新幹線、三遠南信自動車の開通により当地域が人流・物流で大きな変化を迎える
- ・「2050年日本一住みたい地域になる」を具現化するための持続可能なまちづくり<新たな視点>

今までの土地利用基準方針をベースにしつつ、アルプスを望む農村景観や、そこに息づく生活文化を守りながら、これら要素を踏まえた新たな視点からの検討が必要
拠点集約連携型都市構造から21世紀型の新しいまちづくり

3重心「都市重心」「人口重心」「交流重心」を基本に据える

○都市重心 (丘の上)

○人口重心 (鼎名古熊地籍を中心として概ね3km圏内)

○交流重心 (リニア駅を核とする3km圏内)

- ・リニアを利用した大都市と地方にまたがる新しいライフスタイル
- ・2050いいだゼロカーボンシティ宣言の実現に向けたモデルの構築
- ・ナレッジリンクとの新たな価値創造
- ・都市と自然が調和した良好な景観の育成

○道路整備と二次交通

○観光 人の交流の拡大

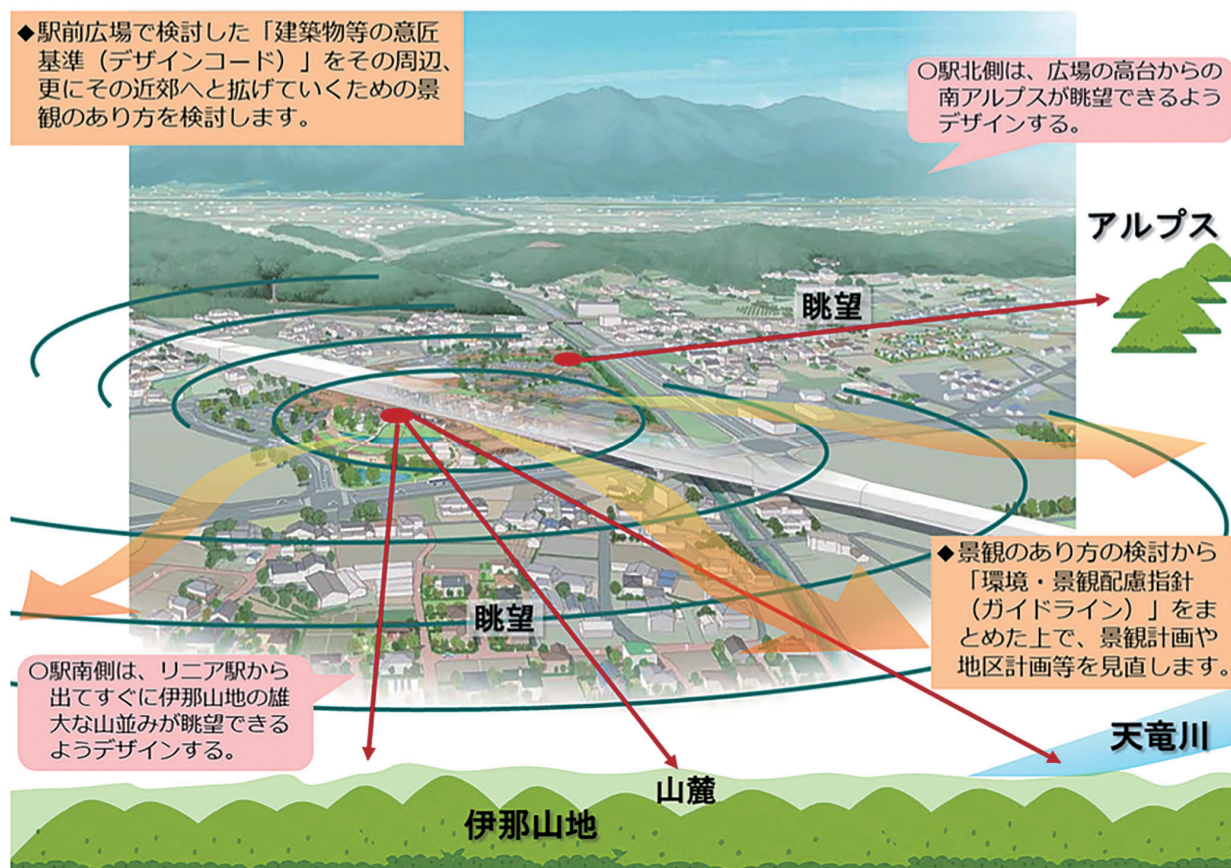
○土地利用の見直し

(ii) 土地利用見直しの考え方

○景観のあり方

- ・リニア駅周辺整備区域内で視点場を選定して、そこからの眺望の検証と駅前広場のデザインコード(形態意匠基準)もとに「環境・景観配慮指針(案)」を策定
- ・指針をガイドラインとして、リニア駅周辺での建て替え等の配慮を誘導
景観計画や地区計画等の変更により高さ制限、形態意匠等の基準を見直す

景観のあり方の検討イメージ



リニアの整備効果を地域振興に活かすビジョン(案)（飯田市HP）

駅前広場に適用されるデザインコードを駅周辺の周辺にも広げると共に屋外広告物、特定屋内広告物の制限や、緑化制度により景観形成を図る（目標・目指す姿・誘導したい方向性）。

高さ制限は、駅区域の視点場から3Dデータによる高さ制限の検討（シミュレーション）を実施して眺望の検証を行う。

実施に当たっては届け出対象行為について検討会（「リニア駅前広場デザイン検討会（仮称）」）における対話を通じて「独自の計画が進められる仕組みづくりを検討」（リニア駅周辺 環境・景観配慮指針(案)）としていくとされ、地区每一律の規制緩和とまらない見込みとなっている。

尚、この指針(案)を基に該当地区への説明会を実施等により意見聴取・検討が行われている状況である。

(I) 今後の駅周辺の開発動向への対応

以上のように、リニア長野県駅周辺の周辺、上郷・座光寺地区は、これまで国道沿いは事業所・商業施設の集積、その周りは田園地帯の中に住居が点在という様相を呈する。

現状の駅周辺の土地利用計画もその延長上にあり、地域住民の度重なる協議・検討の上に形成されたものと言える。